Los MEDIOS BLINDADOS
en la Guerra Civil Española

Teatro de OPERACIONES del NORTE 36/37

AF EDITORES
ALCAÑIZ FRESNO'S EDITORES

Edita: AF Editores

C/Cromo Parcelas 18 a 20 - Polígono Industrial San Cristóbal
47012 VALLADOLID (España) - Ap. de Correos nº 2038
Tfno: 983 20 69 28 / 983 39 05 83 / 983 21 31 41
Fax 983 39 53 36 / 983 21 26 76
E-Mail: quiron@alcanizfresnos.com
http://www.libromedia.com/quironediciones

Editor: Carlos Fresno Crespo.

Director Artístico: Luis Fresno Crespo.

Autores:
Artemio Mortera Pérez
Ilustradores
Luis Fresno Crespo - Julio López Caeiro

Equipo Editorial
Diseño y maquetación: Carlos Fresno de Vega
Tratamiento fotográfico: Diego Hernández Buzón

Colecciones Fotográficas
Archivo «Canario» Azaola - Archivo Editorial
Archivos particular del autor
Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)
Servicio Histórico Militar (Ávila)

ISBN: 978-84-96935-02-0
Depósito Legal: VA-1149/99

Diseño, maquetación e impresión:



alcañiz fresno´s s.a.
C/ Cromo P. 20
Polígono Industrial San Cristóbal - 47012 VALLADOLID (España)

Encuadernación
San Cristóbal Encuadernaciones, S.A. - C/ Cromo P. 18 y 19
Polígono Industrial San Cristobal - 47012 VALLADOLID (España)

Los MEDIOS BLINDADOS en la Guerra Civil Española

Teatro de OPERACIONES del NORTE 36/37

Artemio Mortera Pérez
Ilustraciones
Luis Fresno Crespo y *Julio López Caeiro*



AF EDITORES
ALCAÑIZ FRESNO'S EDITORES

af
alcañiz fresno's s.a.



Antecedentes

Primer carro Trubia terminado de la Serie A, sobre una plataforma ferroviaria. Posa para la foto, ante él, todo el personal participante en su construcción. A la derecha, el maestro de Fábrica don Rogelio Areces.

En julio de 1936, el Alzamiento contra el Gobierno del Frente Popular fracasó en las cuatro provincias –Guipúzcoa, Vizcaya, Santander y Asturias– que conforman la mayor parte del litoral cantábrico peninsular, que, a su vez, quedaron separadas –aisladas- del resto del territorio republicano por el triunfo de la sublevación en Navarra, Alava, Castilla la Vieja, León y Galicia. En las dichas provincias alineadas con el Gobierno se sostuvieron durante un tiempo relativamente breve dos focos de resistencia nacionales, en los cuarteles de San Sebastián y en los de Gijón, donde se refugiaron las guarniciones de ambas plazas tras ser vencidas en la lucha callejera, y otro más con carácter indefinido en Asturias –Oviedo–, que los gubernamentales fueron incapaces de aniquilar y que propició la temprana ocupación por parte de los nacionales de la Asturias occidental en su afán por socorrer a las fuerzas cercadas en la capital del Principado.

Ni en las provincias que se alinearon con el Gobierno ni en las sublevadas que se enfrentaban directamente a las mismas existía unidad blindada alguna. Las unidades de este tipo con que contaban el Ejército español o las fuerzas de Orden Público eran mínimas y ninguna de ellas se asentaba en los territorios que constituirían el frente o teatro de operaciones del Norte en la cruenta guerra que se iniciaba. No obstante, sí se encontraban en ellas las principales industrias que habían proyectado y construido algunos de los escasos vehículos acorazados producidos en España antes de la guerra por lo que, aunque en 1936 no se encontraba ninguno de ellos en fabricación, quedaban algunos en las factorías o afectados a las unidades militares próximas. Eran éstos: los cuatro carros de combate Trubia A4, construidos en la Fábrica de Artillería de la población asturiana de ese nombre, uno de los cuales permanecía en la propia Fábrica, en tanto que los otros tres habían sido entregados al Regimiento «Milán» n.º 32, de guarnición en Oviedo para que, oficialmente, continuaran en él sus pruebas pero, en realidad, como un destino a extinguir; dos "camiones protegidos", de los que había blindado el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, de Ingenieros, para la campaña de Marruecos, afectados, uno de ellos, igualmente al Regimiento «Milán», mientras el otro lo estaba al Batallón de Zapadores n.º 6 de San Sebastián; dos carros blindados *Bilbao*, de los construidos para las compañías de Asalto del Cuerpo de Seguridad y para el Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caballería en los talleres que la Unión Española de Construcción Naval tenía en Sestao, que aún permanecían en la factoría, y cuatro camiones blindados *Ferrol*, construidos por iniciativa del Regimiento de Artillería de Costa n.º 2, de guarnición en esa plaza, por el Parque de Artillería de la misma.

Comenzando por los más antiguos, diremos que los "camiones protegidos" habían sido alistados por el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones de Ingenieros, en Madrid, a partir de 1921, para

reforzar de alguna manera a los auténticos carros de combate, adquiridos en Francia en ese mismo año a instancias del Ejército, que deseaba contar con vehículos acorazados para la campaña que estaba llevando a cabo en Marruecos. Se habían comprado seis carros Schneider CA.1, con los que se organizó una Batería de Carros de Asalto de Artillería, y once Reanult FT.17[1] , que fueron encuadrados en una Compañía de Carros de Asalto de Infantería, pero el total se consideró escaso para las necesidades y, recordando los buenos servicios que habían prestado dos camiones blindados Schneider durante la campaña marroquí de 1909/10, se pidió a la Maestranza de Artillería de Madrid y al Centro Electrotécnico de Ingenieros, que blindaran por vía de ensayo algunos camiones. Experimentados los primeros ejemplares en Marruecos, los blindados de Ingenieros dieron un rendimiento muy superior, por lo que le fue confiada la construcción de "camiones protegidos" a dicho Centro, que llegó a entregar 31 hasta 1925. Estaban realizados sobre camiones comerciales de diferentes marcas –Federal, Nash-Quad, Benz y, sobre todo, Latil– y no se atenían a un esquema de blindaje único, ni siquiera entre los realizados sobre chasis de la misma marca. No se trataba propiamente de vehículos de combate, sino de enlace y abastecimiento, aunque también fueron empleados con éxito como exploradores y en misiones de otros tipos. Una vez pacificado el Protectorado marroquí, permanecieron un tiempo en él constituyendo los Grupos Mixtos de Automóviles y Radiotelegrafia de Ceuta, Melilla y Larache, excepto dos de ellos –el Federal n.º 2 y el Nash-Quad n.º 4– que fueron enviados al Parque Central de Madrid. La baja paulatina de la mayor parte de los mismos propiciaría la disolución de los citados Grupos, remitiéndose los escasos supervivientes a la Península, donde serían entregados como vehículos de enlace a diferentes unidades. Como más adelante veremos, algunos de estos "camiones protegidos" fueron los primeros blindados del Ejército utilizados en el Norte; más concretamente, en Asturias. Por su parte, los dos "camiones protegidos" presentes en Madrid desde 1931 –los ya citados n.º 2 y n.º 4–, serían empleados en la madrugada del 10 de agosto de 1932 para proteger el Ministerio de la Guerra del frustrado asalto de los militares sublevados a las órdenes del general Sanjurjo. Tras la intentona fracasada, fueron agregados al Regimiento de Carros n.º 1.

Entretanto, el capitán don Carlos Ruiz de Toledo, que había mandado en Marruecos la Batería de Carros de Asalto de Artillería en sus primeras acciones de guerra, había sido destinado a la Fábrica de Trubia, donde tuvo la oportunidad de apreciar las posibilidades del establecimiento en orden a la construcción de carros de combate. Con su entusiasmo y profunda experiencia en tal campo, logró convencer al director de la factoría, coronel don Víctor Pérez Vidal, para que le autorizara a construir un carro que había proyectado con el afán de ofrecérselo posteriormente al Ejército. Se trataba de una situación extraordinaria, ya que no existían disposiciones ni presupuestos al efecto, pese a lo cual se reunió un pequeño equipo, encabezado por el propio Ruiz de Toledo y el maestro de fábrica don Rogelio Areces, bajo la dirección del comandante don Víctor Landesa Domenech, al que le fue cedido el antiguo Taller de Escarpa para materializar en él su proyecto.

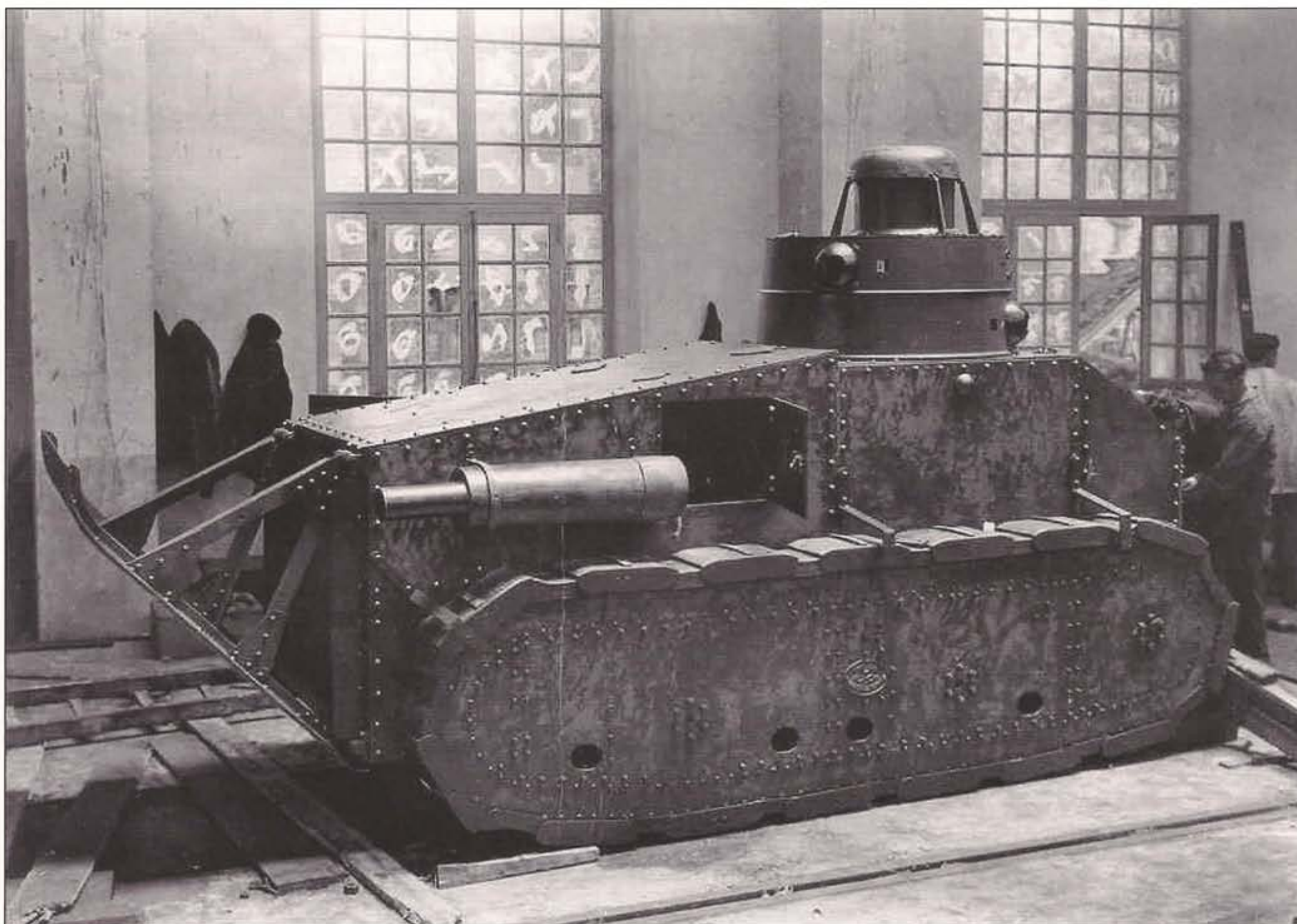
El ingenio que iba a construirse era un carro ligero de clara inspiración en el Renault FT.17[2] cuyas limitaciones evidentes se pretendían superar. Así, se trató de remediar su escasa velocidad y su nula capacidad para largos desplazamientos con la instalación de un motor mucho más potente (de momento, un Hispano Suiza de 40/50 c.v.) y un mejor tren de rodaje. En lo tocante al armamento, constituido en el Renault por una sola ametralladora, que las operaciones habían demostrado por completo insuficiente ya que, a la menor interrupción de la máquina, quedaba el carro desarmado, se adoptó una original solución al equiparlo con una torre de combate compuesta por dos semi-torres superpuestas, con giro independiente, armadas cada una con una ametralladora. En 1925, una vez terminado el prototipo, fue enviado a la Escuela Central de Tiro, en Carabanchel, donde superó con éxito todas las pruebas a que fue sometido, despertando un gran interés que se tradujo en la concesión del necesario presupuesto para la creación en la Fábrica de Trubia de un Taller de Carros de Combate, así como el envío en comisión del capitán Ruiz de Tole-

Primer carro de combate construido en la Fábrica de Trubia en 1925, sin proyecto ni presupuesto oficiales; debido tan sólo a la iniciativa del capitán don Carlos Ruiz de Toledo y al apoyo y la comprensión de la Dirección del establecimiento. (Foto: Colección Martín Carrasco Marqués)



1 Con anterioridad –en 1919– se había recibido en España un solitario Renault FT.17 y, más tarde –en 1925– se comprarían otros seis.

2 El único que aquellos hombres conocían, ya que las última novedades en este terreno eran secretas y los otros carros existentes en España –los Schneider y las *Chenilletes* Saint Chamond– no eran sino otras tantas vías muertas en lo que a su desarrollo se refiere.



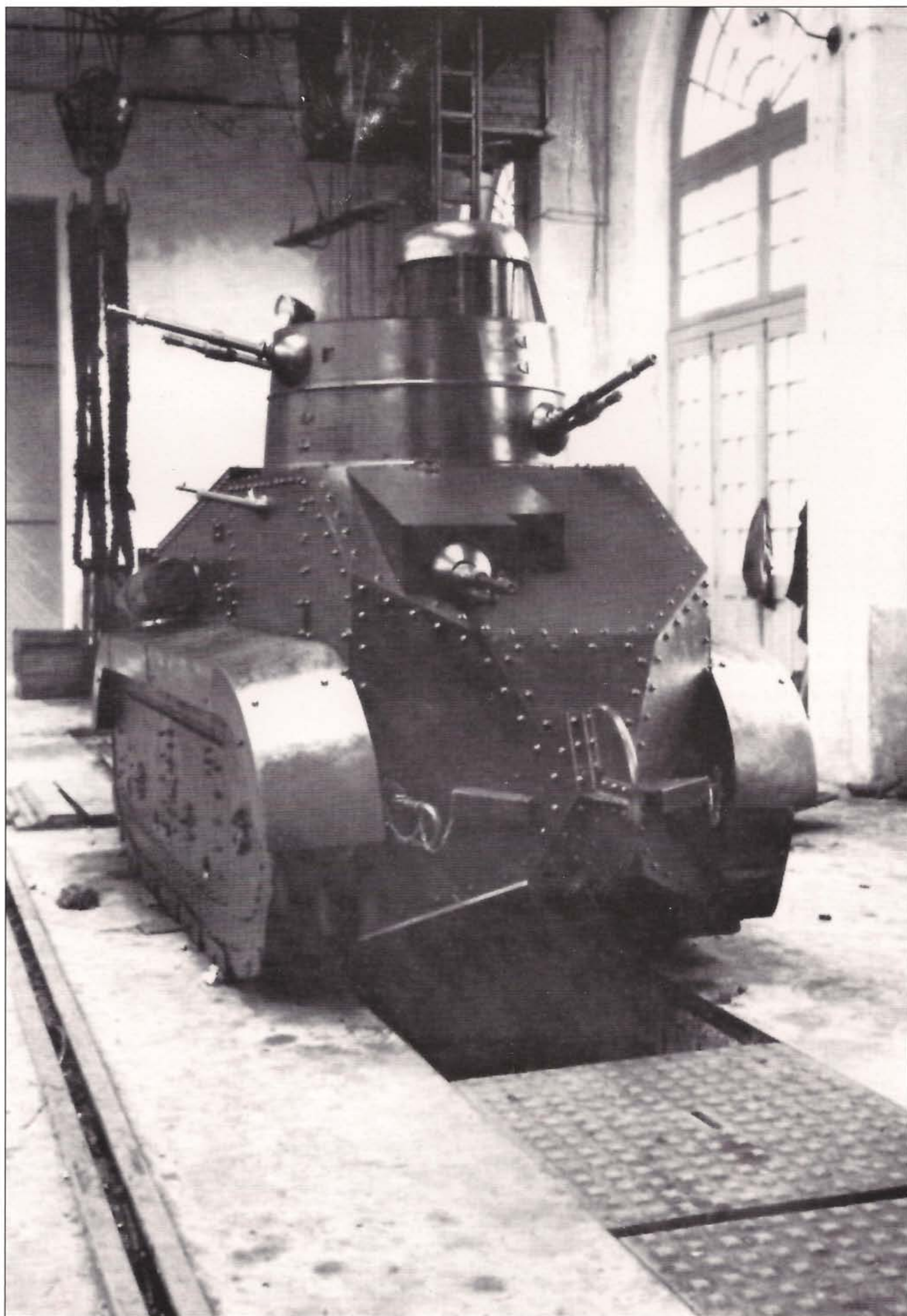
Carro Trubia Serie A, primera versión, en fase de conclusión en la factoría Asturiana; a falta aún del armamento y los guardabarros, aunque ya tiene instalados los soportes para estos últimos. (Foto: Archivo General Militar de Segovia, vía José Mª Manrique)

do y el maestro Areces a diversos países europeos para estudiar los últimos avances tecnológicos en esta materia.

La Comisión obtuvo escasos frutos. Todo lo relacionado con los carros de combate estaba velado por el secreto militar y los países visitados únicamente estaban dispuestos a mostrar aquello que ya consideraban superado. Tan sólo en Alemania, y dentro de la línea indicada, pudieron acceder a unos chasis orugas, con un tren de rodaje muy peculiar inspirado en el estudiado en 1918 para el gigantesco *Panzerkampfwagen K-Wagen* de 150 toneladas. Su cadena, conocida por el nombre de *Orión*, en lugar de los tradicionales eslabones, estaba formada por unos patines provistos de rodamientos que se deslizaban por unos carriles fijos a los largueros del bastidor. El sistema agradó extraordinariamente a los comisionados, desde el momento que evitaba por completo el descarrilamiento de las orugas, problema que por aquella época causaba no pocas preocupaciones, de suerte que éstos adquirieron una pequeña partida de los citados chasis –con los correspondientes motores Daimler de 4 cilindros y 75 c.v.–, así como otros dos chasis mayores dotados de plataforma y motor de 8 cilindros en V y 200 c.v. de potencia, con la idea de construir con estos últimos unos tractores apropiados para la recuperación sobre el campo de batalla de los carros averiados.

De regreso a España con los materiales adquiridos comenzó a desarrollarse en base a los mismos el proyecto del nuevo carro cuya denominación oficial fue *Carro Ligero de Combate para Infantería Modelo Trubia 75 H.P:, Tipo Rápido, Serie A*[3]. En el proyecto del mismo se contemplaron ideas muy avanzadas para la época, tales como la conducción mediante un circuito de aire comprimido o la protección contra gases de la cámara de combate merced a la sobrepresión que un compresor proporcionaba a la misma, impidiendo la entrada en ella de cualquier emanación dañina del exterior. El *Trubia* Serie A llevaría la misma torre doble de su antecesor, compuesta por dos semitorres superpuestas e independientes armadas cada una de ellas con una ametralladora Hotchkiss de 7 mm., aunque estaba previsto que la semitorre inferior montara en algunos ejemplares un cañón Arellano de 40 mm. modificado. Remataba la torre un estroboscopio que proporcionaba al personal de la misma una visión panorámica, al tiempo que protegida, del exterior. Como ya se ha dicho, el tren de rodaje resultaba igualmente novedoso, pues su disposición a base de patines que discurrían en torno a un bastidor rígido, impedía que la oruga descarrilara e incluso la pérdida de alguno de los patines no suponía la detención de la misma. Sin embargo, con este sistema desaparecía prácticamen-

3 Posteriormente, comenzaría a parecer en los documentos oficiales como Serie A4 ó Serie 4A. Tal vez por haber sido cuatro los vehículos concluidos que compusieron dicha serie.



Página anterior: Primer carro Trubia Serie A concluido. Aparece aquí fotografiado en el Taller de Carros de la factoría asturiana, exhibiendo todo su armamento, incluidos los fusiles Mauser utilizables a través de las pequeñas rótulas laterales.

te la suspensión, que quedaba reducida a un único muelle en el interior de cada patín con un recorrido de 37 mm., a todas luces insuficiente.

La construcción de la preserie de cuatro carros estuvo presidida por la urgencia con que desde Madrid se apremiaba a la Fábrica la terminación de la misma. Existía en el Ministerio de la Guerra una injustificada prisa por presentar los carros de combate que obligó a enviarlos a la capital sin estar realmente a punto, acompañados por una serie de operarios que debieron alistarlos durante el viaje. Aún así, uno de ellos llegó a Madrid sin estar concluido, haciéndose preciso alquilar por unos días un garaje próximo a la Estación del Norte en el que poder terminarlo. Los carros fueron evaluados en el Polígono de Experiencias de Carabanchel con notable éxito, al tiempo que evidenciaron algunos defectos que convendría subsanar antes de iniciar la producción en gran serie. Así, se hizo preciso reemplazar las aspas de los ventiladores por otras de aluminio, al tiempo que se les dotaba de un piñón de giro libre, para evitar las roturas que producían las paradas bruscas; se reforzaron multitud de elementos, como el techo del vehículo que soportaba el peso de la torre; el soporte del ventilador posterior, de fundición, fue sustituido por otro de acero forjado y los patines de la oruga, unidos a los eslabones mediante una grapa soldada, por la que se rompían con bastante facilidad, pasaron a realizarse de una sola pieza de acero estampado. Se cambiaron el carburador y las bujías por otros de mejor rendimiento, se dotó al depósito de carburante de una nodriza para evitar los cortes de suministro producidos por los vaivenes, se suprimieron los guardabarros y se amplió la escotilla del conductor, que al mismo tiempo era la de acceso al vehículo, con otra añadida a la izquierda de la anterior, proporcionándole un mejor servicio. El sistema de conducción por aire comprimido, que durante las pruebas había sufrido numerosas pérdidas a causa de las fuertes sacudidas a que se veía sometido el carro por su rígida suspensión, fue suprimido y reemplazado por un volante que, a través de las oportunas bielas y piñones, accionaba las ruedas de frenado y unos pedales para actuar sobre el embrague, que ahora era de fricción, de doble cono, en lugar del primitivo de uñas.

Todas estas modificaciones fueron introducidas en uno de los carros que fue enviado en mayo de 1928 a Carabanchel, donde fue recepcionado el día 19, para someterse el oportuno ciclo de pruebas, que superó a entera satisfacción. La Junta encargada de las mismas concluía su informe afirmando que "*...el carro ligero Trubia, reúne por lo tanto todas las condiciones exigibles para un carro de esta naturaleza*". En consecuencia, se dispuso la fabricación del mismo; se iniciaron los acopios de material y utillaje y se dio comienzo a la construcción de un primer tractor porta-carros a partir de uno de los bastidores pesados con motor de 200 c.v. En noviembre de 1926 se había creado el llamado Grupo de Carros de Asalto, dependiente orgánicamente de la 3.ª Sección de la Escuela Central de Tiro, que contaría en plantilla con dos compañías: la Primera, de carros Renault, en la que se agrupaban los diez y

Carro Trubia Serie A, en su segunda y definitiva configuración, efectuando una demostración de superación de pendientes en terrenos de la propia Fábrica. (Foto: Museo del Pueblo de Asturias. Gijón)





El primer carro Trubia alistado con arreglo a la segunda configuración fue presentado en febrero de 1928 ante las autoridades militares asturianas, encabezadas por el general Zuvillaga (con indumentaria clara). Se aprecian, como características de esta nueva versión, la ausencia de guardabarros, la escotilla de acceso ampliada y la nueva forma de los patines de la oruga.

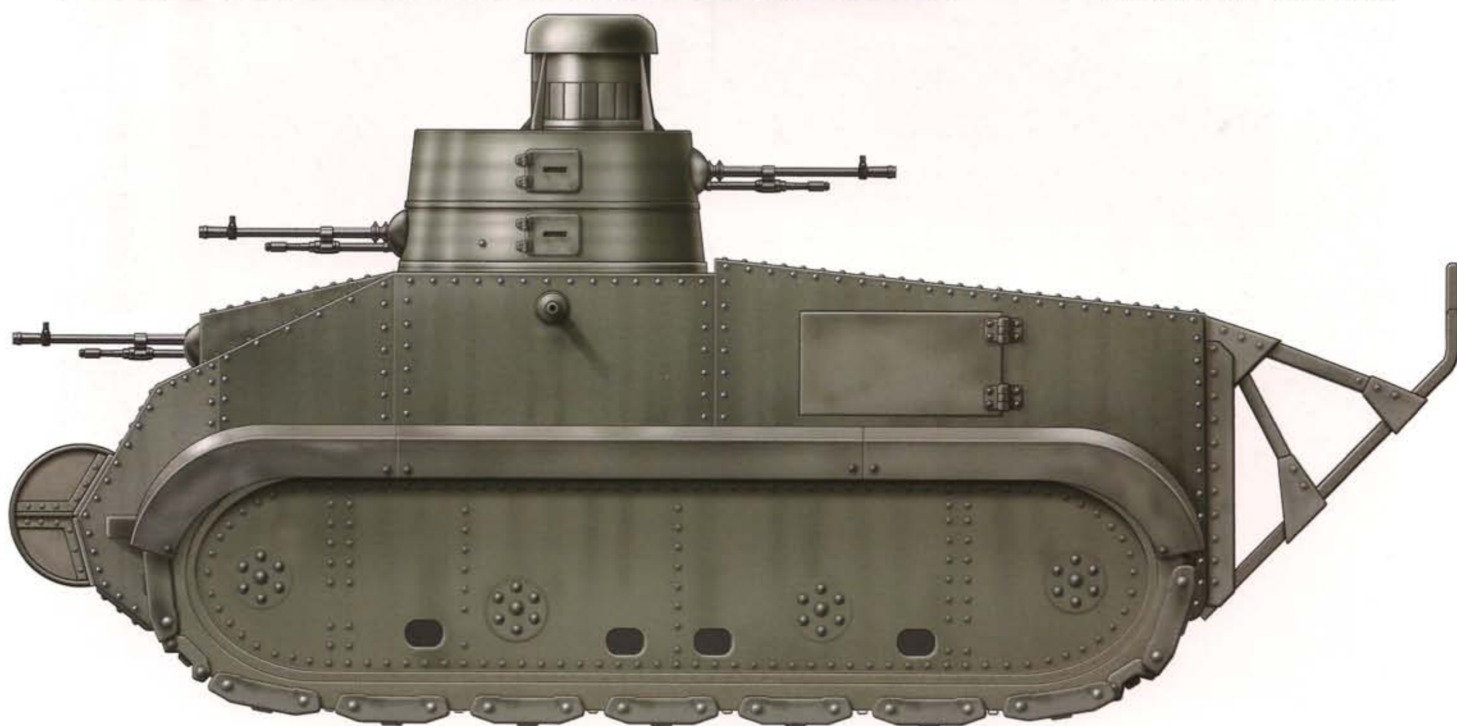
siete vehículos de este tipo supervivientes de la campaña de Marruecos, y la Segunda de carros Trubia, sin personal ni material esta última hasta que "*...la fábrica de Trubia... entregue el material que tiene en construcción*". Sin embargo, todos estos proyectos fracasaron. Primeramente, los enfrentamientos que se produjeron entre el dictador Primo de Rivera y el Ejército o, mas concretamente, el Arma de Artillería, encargada de la fabricación del material de guerra, que llevaron a su disolución, y, más tarde, con el advenimiento de la República, que no tenía el menor interés en potenciar nuestras Fuerzas Armadas, sino más bien todo lo contrario, hicieron que los planes de fabricación de los Trubia se suspendieran y fueran languideciendo hasta su total extinción.

En mayo de 1931 iniciaba la República la reorganización del Ejército en la que se contemplaba, en lo que a unidades blindadas se



El mismo carro de la fotografía anterior efectuando una demostración en un monte próximo a la factoría. Eventualmente, se halla desprovisto del armamento, del espolón y de la tapa de la escotilla principal.

Ilustración: Luis Fresno Crespo



refiere, la creación de dos Regimientos de Carros de Combate de Infantería –n.º 1, en Madrid, y n.º 2, en Zaragoza– y un Grupo de Autoametralladoras-Cañón de Caballería, al tiempo que se disponía la reunión de los "camiones protegidos" supervivientes en una Agrupación de Radiotelegrafía y Automovilismo en Marruecos, pero lo cierto es que no se disponía de vehículos para completar sus plantillas. Por estas fechas quedaban tan solo quince FT.17 en servicio, los cuatro Trubia, de los que sólo uno estaba listo, hallándose los otros tres medio desmantelados en la Fábrica, y un Fiat 3.000, que se había adquirido en Italia para su evaluación sin que llegara a tomarse ninguna decisión al respecto. En cuanto a los camiones blindados, el paso del tiempo, con sus consecuentes bajas, y el envío de algunos de ellos a la Península, impidieron que se completaran las plantillas previstas para la Agrupación marroquí, que resultaría así inédita.

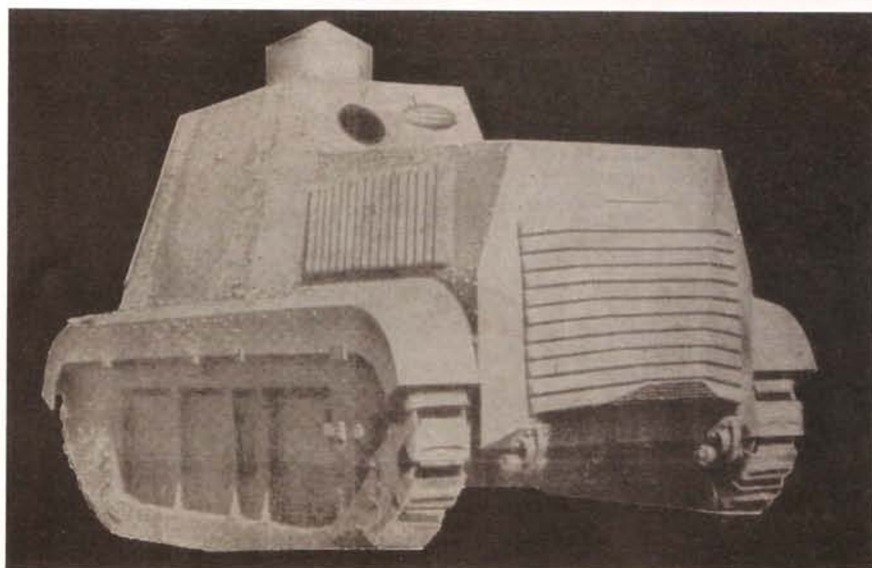
Por otra parte, el Ministerio de Gobernación creaba en 1932 las Compañías de Asalto dentro del Cuerpo de Seguridad, que dispondrían de material motorizado entre el que habría de contarse con algunos autoametralladoras. El proyecto de estos vehículos fue encomendado a la factoría de Sestao de la Sociedad Española de Construcción Naval, corriendo a cargo de un ingeniero de la misma que contó con el asesoramiento de un capitán de Ingenieros, destinado en la Sección de Asalto del citado Cuerpo de Seguridad. Se utilizaron para el mismo los chasis del camión Dodge Mod. K 32 de 1934 –ya utilizado por la Guardia de Asalto– que fueron blindados y provistos de una torreta giratoria que albergaba una ametralladora Hotchkiss de 7 mm. Mod. 1914, al tiempo que se sustituían los neumáticos de las ruedas delanteras por otros impinchables. En cualquiera caso, el proyectado carro –o mejor, autoametralladora– *Bilbao* Mod. 1932 tardaría bastante en convertirse en realidad, por lo que volveremos sobre él más adelante.

Entretanto, la producción de los carros de combate *Trubia* parecía definitivamente cancelada., lo que animó a dos de los principales participantes en el proyecto, el comandante don Víctor Landesa y el maestro de fábrica don Rogelio Areces, a constituir una empresa comercial en la que construir vehículos oruga, aprovechando así la experiencia adquirida en este campo. El primer tractor por ellos proyectado, con motor Mercedes de 60 c.v., fue realizado por la Compañía Anónima Basconia, de Bilbao, superando a entera satisfacción las pruebas a que fue sometido en la falda del monte Malmasín. Dicho tractor, que recibió la denominación de *Tractor Landesa*, se inspiraba en la mecánica del carro *Trubia* modificado del que incorporaba el sistema de rodaje, aunque modernizado y, desde luego, invertido para dejar el motor en posición delantera. Inmediatamente se tomó la decisión de trasladar la producción a Asturias para lo cual Landesa y Areces se asociaron con

Uno de los prototipos del "Carro Blindado Bilbao Modelo 1932" efectuando sus pruebas en las abruptas carreteras vizcaínas. La matrícula –provisional– del vehículo indica la fecha "*2º semestre, año 1933*"







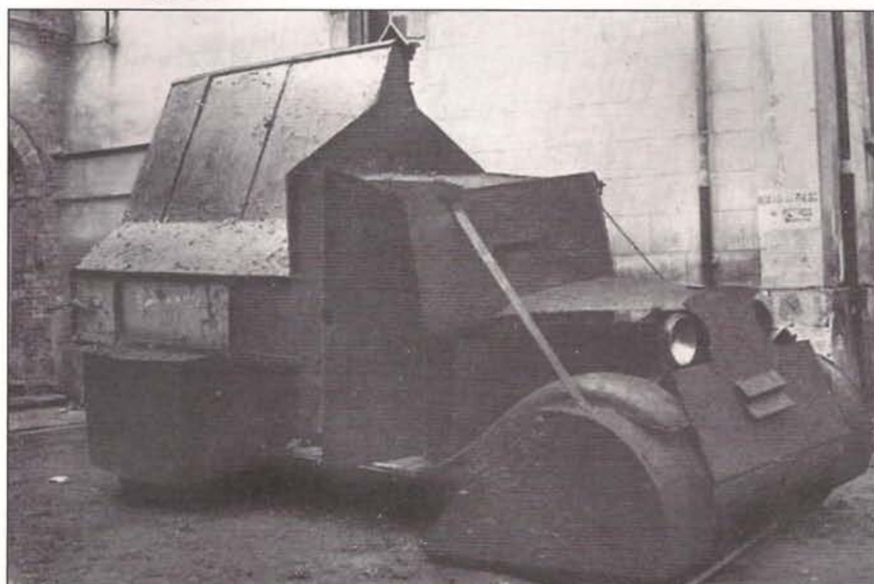
Tractor Landesa en configuración de carro armado. Destaca la ausencia de la ametralladora y su rótula en el puesto a la derecha del conductor.

Ilustración: Luis Fresno Crespo

la firma S. A. Juliana. Constructora Gijonesa, donde se llevaría a cabo el montaje final de los tractores mas, como quiera que no deseaban desligarse por completo de la Fábrica de Trubia, con el fin de aprovechar su enorme potencial industrial y la mano de obra altamente especializada, tomaron en alquiler las instalaciones de la Industrial Química del Nalón, próximas a la misma, donde se construirían una serie de elementos que finalmente se ensamblarían en Gijón. Se construyeron así dos nuevos tractores con motor SEFA que fueron ofrecidos al Ejército para participar en las denominadas «Maniobras del Pisuerga» celebradas en Palencia en octubre de 1932, donde se desempeñaron con total éxito, si bien terminaron el supuesto táctico averiados al fallar la sujeción de los motores al bastidor, por la dureza de la suspensión, provocando la rotura de los cárter. Asimismo, con el afán de incluir al Ejército entre sus clientes potenciales, la Sociedad Juliana preparó una versión del tractor Landesa como carro armado, dotándole de una carrocería blindada. El puesto del conductor iba cerrado en su frente por un portillo rectangular abisagrado, con apertura hacia la izquierda, provisto de un estroboscopio de forma oval y giro horizontal que le proporcionaba visión continua. El puesto a la derecha del conductor estaba protegido frontalmente por una plancha que soportaba la rótula para la ametralladora Hotchkiss de 7 mm., único armamento del vehículo, que se complementaba eventualmente con el fuego de armas ligeras a través de sendas rótulas en sus costados. Sobre el techo del mismo se asentaba una pequeña torre circular con ranuras verticales de aireación, rematada por una tapa de forma cónica que se abría hacia delante.

En octubre de 1934 tuvo lugar en toda España una huelga general revolucionaria planeada y encabezada por el Partido Socialista contra el Gobierno de la República, con motivo de la entrada en el mismo de tres ministros de la C.E.D.A., coalición de derechas ganadora de las últimas elecciones, por lo que tenía todo el derecho democrático a formar parte, cuando no a presidir, el Gobierno de la nación. Dicha huelga tomó en Asturias el carácter de una insurrección armada al iniciarse, en las primera horas del 5 de octubre, con el asalto a los cuarteles de la Guardia Civil de la Cuenca Minera y





Camión ligero –camioneta– blindada y empleada por los revolucionarios en su ataque a la capital asturiana, en octubre de 1934.
Ilustración: Julio López Caeiro

otros establecimientos militares entre los que se encontraba la Fábrica de Trubia. Los escasos militares de plantilla en esta última se rendirían, tras un corto tiroteo que les causó algunas bajas, dejando la factoría en poder de los revolucionarios que se hicieron en ella con una importante partida de armamento entre el cual figuraban "*dos carros de combate sin motor*"[4]. Ciertamente, en la Fábrica se encontraba alguno de los *Trubia* de la primera serie, pero debían de hallarse prácticamente desmantelados, por lo que entiendo que la cita no debe referirse a ellos, como más adelante veremos, sino a los dos *Landesa* blindados que se encontraban, más probablemente, en la Industrial Química del Nalón, muy próxima a la Fábrica de Artillería.

Los revolucionarios asturianos carecían por completo de experiencia en la construcción y empleo de vehículos blindados, pero éstos eran unos ingenios que habían excitado su imaginación a través de las noticias –e, incluso, películas– que les llegaron de la revolución y la guerra civil rusa hasta convertirse casi en un símbolo. Como quiera que retuvieron en su poder las industrias metalúrgicas más importantes de la región, se dedicaron febrilmente, de acuerdo con las órdenes emitidas por sus dirigentes[5], a la preparación de estos vehí-

4 Informe del Estado Mayor de la Comandancia Militar de Asturias.

5 Según el plan de acción revolucionaria hallado en posesión del abogado del Partido Comunista Pastor Florit en septiembre de 1934 (publicado por Francisco Aguado Sánchez en «**La Revolución de Octubre de 1934**», pags. 471-480) "*...AUTOMOVILES... su acorazamiento es sencillo; entre el parachoques y el tapón del radiador, una plancha de acero que por su posición oblicua y su elasticidad necesita menos espesor para hacer que las balas se desvían; otra plancha con mirilla de cuatro milímetros (esto es muy importante porque los fusiles y ametralladoras tienen sus calibres de seis milímetros para arriba) y otras al lado con un orificio que deje paso a la ametralladora, protegiendo la primera al conductor y la segunda al tirador, auxiliado por los que vayan detrás, cuya misión debe dividirse entre servir la ametralladora y hacer fuego a su vez en el momento de llegar a la línea enemiga, lanzando granadas de mano y cartuchos de dinamita. El efecto de estos coches a gran velocidad es terrible; pues, sobre no esperarlos, son casi invulnerables por su defensa, potencia agresora y rapidez, que debe sin vacilar arrollar al enemigo, rebasar, disparando por detrás (también protegidos por una plancha) y con toda rapidez procurar llegar al sitio de las reservas adversarias, sorprenderlas y acribillarlas. Los grandes*



Camión blindado –o, más bien, semiblindado– empleado por los revolucionarios en octubre de 1934 en el asalto al cuartel de Carabineros y al Ayuntamiento de Oviedo. Aquí aparece, tras el final de la revuelta, abandonado en el cruce de las calles Cimadevilla y San Antonio.

culos en Fábrica de Mieres, en Hulleras de Turón y, sobre todo, en Duro Felguera, donde llegó a trabajarse las veinticuatro horas, en tres turnos, en la producción de camiones blindados. El hecho de que en La Felguera dominaran la escena política los anarquistas, hizo que el manejo de estos ingenios quedara confiado a miembros de la C.N.T. y la F.A.I., cuyas siglas los decoraban con profusión. Los resultados fueron habitualmente mediocres e irregulares. En su mayoría habría que clasificarlos como semi-blindados, pues fueron varios los ejemplares que sólo llevaban protegidas algunas partes de los mismos: en algunos sólo se blindó la caja para dar cobijo a los tiradores, en tanto quedaba sin protección el puesto del conductor y el motor; en otros ocurría al revés, llevando cubiertos por planchas morro y cabina, mientras se conservaba la caja original de madera, limitándose a colocar una estructura metálica sobre la misma; por último, tanto los que recibieron un blindaje parcial, como los que fueron protegidos en mayor extensión evidenciaron una muy escasa fiabilidad al ser atravesadas las planchas por disparos de fusilería que, en varias, ocasiones causaron bajas entre su dotación y ello pese a llevar el blindaje recubierto por una gruesa capa de grasa en la que, según la leyenda revolucionaria, debían de resbalar los proyectiles enemigos. El primero de estos ingenios, procedente de La Felguera, llevando como pasajero al jefe socialista Arturo Vázquez, fue empleado en Oviedo el domingo 7 de octubre en el ataque a la Comandancia de Carabineros –calle Magdalena, número 15, esquina Marqués de Gaztañaga–, que consiguieron ocupar con su ayuda; seguidamente, se dirigió por dicha calle Magdalena hacia el Ayuntamiento, que fue igualmente ocupado por los revolucionarios, y a continuación hacia el Gobierno Civil, frente al cual un disparo mató al conductor y otro hirió al segundo conductor, que le sustituyó al volante. Este último consiguió, a pesar de todo, retirar el vehículo hasta la confluencia de las calles Cimadevilla y San Antonio, donde quedó abandonado.

Otro elemento acorazado de combate que había llegado a ser igualmente todo un emblema de la guerra civil rusa fueron los trenes blindados, por lo que éstos no podían faltar entre los revolucionarios asturianos[6]. El primero de ellos fue el alistado a partir de la locomoto-

camiones de carga, blindados con chapas o carriles de hierro, serían de un efecto maravilloso, verdaderas fortalezas rodantes e imparables, pudiendo tras ellas avanzar parapetados los combatientes de a pie y hacerse dueños del campo..."

6 Para todo lo relacionado con el empleo de trenes blindados se ha seguido como hilo conductor el magnífico trabajo sobre los mismos de don Jacinto Arévalo Molina «**Los trenes blindados españoles**», limitándose el autor a introducir pequeñas modificaciones que el acceso a nuevas fuentes documentales ha hecho aconsejables.



El tren blindado con la locomotora «*Grado*», del ferrocarril del Vasco, fue el único de vía estrecha alistado por los revoltosos asturianos durante la revolución de octubre.

ra n.º 4348 «*Grado*», construida en Gran Bretaña por Dübs, y dos vagones de bogies del tipo "yanqui", de los empleados para el transporte de troncos, del Ferrocarril Vasco Asturiano; ferrocarril de vía estrecha (1,00 m.). En opinión, muy plausible, del Director del Museo del Ferrocarril de Gijón, don Javier Fernández López[7], la falta de blindaje en el frontal de la locomotora sugiere que ésta debió colocarse en la cola del convoy, circulando marcha atrás a partir del túnel existente en la vía de enlace entre los ferrocarriles del Vasco y Económicos. Con toda probabilidad el blindaje debió efectuarse en Fábrica de Mieres, la principal empresa metalúrgica y, por tanto, la más capacitada para realizarlo a lo largo de la línea del Vasco. El tren quedó a punto para participar en el asalto a la Fábrica de Armas de La Vega (Oviedo) planeado para la mañana del día 9, pero su acción quedaría inédita pues, al iniciar el ataque, comprobaron los revolucionarios que el establecimiento fabril había sido abandonado por sus defensores la noche anterior. Tendría ocasión de entrar en combate los días 10 y 11, hostigando al cuartel de Pelayo contra el cual no llegó a materializarse un asalto en fuerza al resultar herido Martínez Dutor, dirigente revolucionario que lo encabezaba.

En los combates del día 10 participó un nuevo camión blindado, procedente de La Felguera, como el anterior, y como aquel empleado nuevamente contra el Gobierno Civil, desde la calle La Rúa, hasta que sus dos conductores resultaron heridos por una bala que penetró por la mirilla.

En la mañana del día 10, la columna del general López Ochoa, salida la víspera de Avilés, enlazaba con los guardias civiles que se habían concentrado en Lugones en defensa de la bifurcación de la carretera a Gijón y Avilés. No sólo habían conseguido mantenerse en su puesto, asediados por los revoltosos, y controlar el importante cruce de comunicaciones, sino que habían capturado un camión blindado con que éstos les atacaban.

En esta misma fecha incorporaban los revolucionarios a la lucha en el denominado frente de Campomanes un nuevo tren blindado, este de vía ancha, del Ferrocarril del Norte, compuesto por una locomotora y seis vagones blindados, más otro de suministros. Es de suponer que, al igual que el anterior, habría sido alistado en Fábrica de Mieres. De acuerdo con los relatos de su acción, si bien los disparos que le hacían las fuerzas de la columna gubernamental mandada por el general Bosch no atravesaban el blindaje de los vagones, sí lo hicieron con la chapa de 12 mm. de espesor que recubría la caldera de la locomotora, perforándola y provocando la detención del tren por falta de vapor. Hubo éste entonces de retroceder, aprovechando la pendiente de la vía favorable a tal maniobra, hasta refugiarse en un túnel entre Pola de Lena y Ujo.



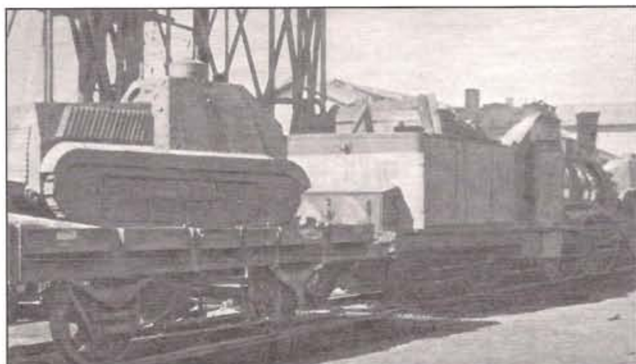


Dos de los blindados preprados por los revolucionarios asturianos. Destaca en ellos su extrema rusticidad y la gruesa capa de grasa que los cubre, en la que estaba previsto resbalasen los proyectiles que les impactaran.

El 14 salían de San Esteban de Pravia, donde habían sido llevadas desde Gijón por el destructor «*Churruca*», dos compañías del Regimiento n.º 29 a las que se uniría otra del Regimiento n.º 8 y algunos guardias civiles. Sabedores los revoltosos de la progresión de esta columna organizaron un tren blindado en Trubia para acudir en refuerzo de los revolucionarios de Grado. El encuentro con las tropas se produjo en la mañana del 15, obligando a éstas a retirarse sobre San Esteban tras causarles algunas bajas[8]. Es muy probable que este tren fuera el de vía estrecha el anteriormente citado, pues Trubia y Grado se hallan a escasa distancia sobre la misma línea en que aquel se movía y, una vez sofocada la revolución, sólo se recuperó un tren blindado de vía estrecha. Sí hubo, en cambio, un tren preparado en Trubia, aunque era de vía ancha y no puede calificársele propiamente de blindado. Se componía de la locomotora n.º 2544 «*El Cervera*» del Ferrocarril del Norte –muy someramente protegida con alguna que otra chapa la bancada y alguna porción de la cabina– a la que se engancharon dos vagones

7 **«Ferrocarril y Guerra en Asturias»** (inédito)

8 Un oficial y tres soldados muertos, dos soldados heridos y un cabo de la Guardia Civil muerto.





Tren alistado por los revoltosos en la Fábrica de Trubia con la locomotora *«El Cervera»*, del Ferrocarril del Norte, y dos plataformas que soportaban sendos carros armados Landesa, inmovilizados por falta de los motores..

plataforma, uno detrás y otro delante, sobre los cuales se colocaron sendos tractores *Landesa* de la variante blindada y armada con una ametralladora, pero carentes de motor, por lo cual no hubieran podido emplearse de otra forma que no fuera ésta. Sin duda se trataba de los dos "carros de combate" que se dice estaban en la Fábrica de Trubia aunque, como ya se ha adelantado, más bien debían de hallarse en la Química del Nalón pues, como vehículos que eran construidos por una empresa comercial privada, no había razón alguna para que se encontraran en el establecimiento militar.

El 16 de octubre se incorporaban a la columna del general Bosch en Campomanes los dos "camiones protegidos" –n.º 2 y n.º 4- enviados desde Madrid por el Regimiento de Carros n.º 1. No tendrían muchas oportunidades de combatir, pues la víspera el general López Ochoa había ordenado a dicha columna que se abstuviera de progresar hasta nueva orden. En cualquier caso, el citado Regimiento de Carros hubo asimismo de proporcionar el personal necesario para tripular otros cuatro "camiones Protegidos" que fueron enviados por



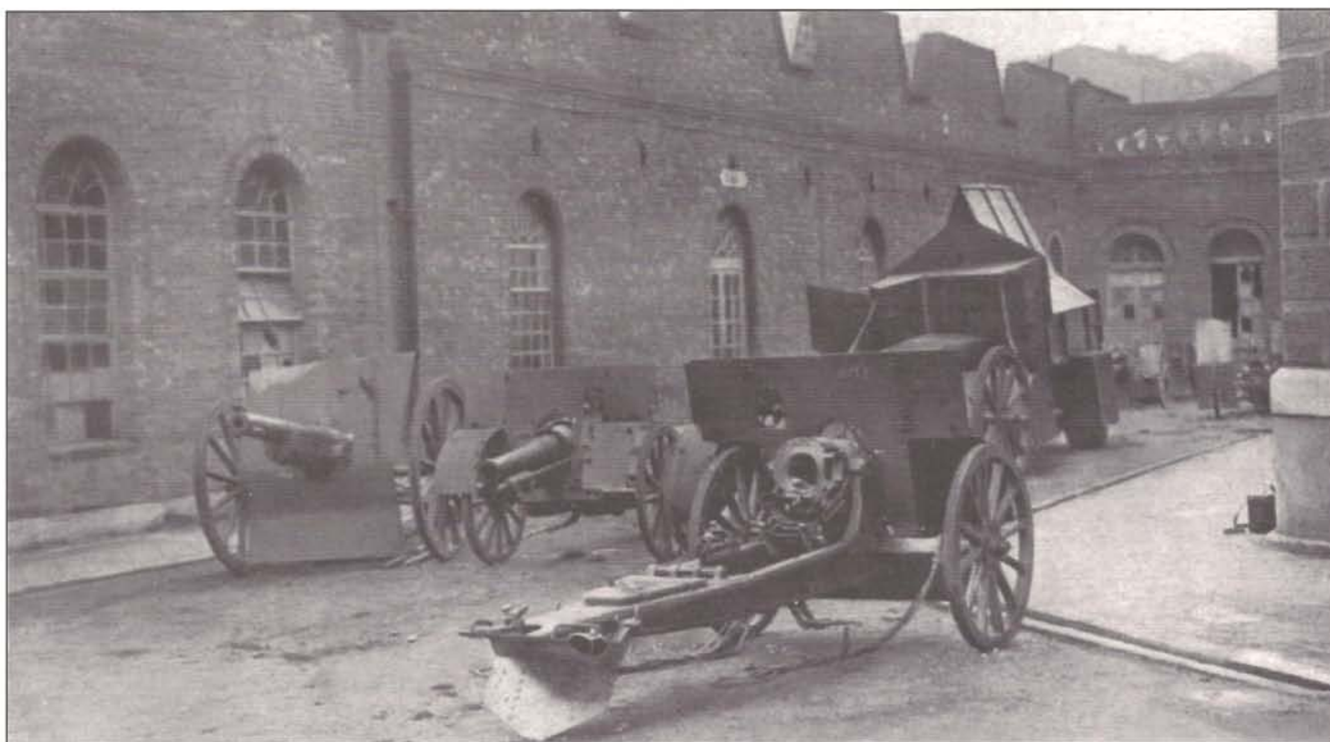
Camión protegido Nash-Quad n.º 4 fotografiado en Mieres, ya concluida la revuelta. Más concretamente, la foto está tomada frente a la panadería La Aurora, número 12 de la calle Oñón

Ilustración: Luis Fresno Crespo



Sofocada la revolución, los camiones blindados tomados a los revoltosos fueron reunidos en la Fábrica de Armas de la Vega, en Oviedo, donde los soldados, jubilosos, aprovecharon para inmortalizarse ante ellos. Obsérvese el acabado "a la grasa" de los dos blindados; el de la foto superior es el mismo representado en la página 13.







Fábrica de Armas de Oviedo. Entre sus naves se acumulan piezas de artillería y blindados utilizados por los revolucionarios. El blindado que aparece en primer término en la fotografía inferior fue realizado sobre un camión de la fábrica de cerveza «El Aguila Negra», de Colloto.

barco desde Melilla a Santander en refuerzo de las tropas que se enfrentaban a los revolucionarios y que, por la premura del envío, se había dispuesto partieran de la plaza africana con sólo dos conductores. Estos cuatro camiones ya no retornarían a Marruecos, quedando, tras la revolución, afectos junto con los otros dos al Rgto. de Carros n.º 1.

El día 17, la columna Solchaga que, procedente de Bilbao, avanzaba por el Oriente asturiano, ocupaba El Berrón en porfiada lucha con grupos de cenetistas llegados en tren desde La Felguerra, a los que seguía por carretera un camión blindado armado con cuatro ametralladoras. Solano Palacios habla de una muy eficaz actuación del blindado, que profundizó en su avance hasta penetrar en los talleres de los ferrocarriles del poblado obligando al Ejército a retirarse con abandono de las piezas de artillería de que disponía; no obstante, el nutrido fuego adversario hizo aconsejable el repliegue del blindado, que efectuó una vez que sus ocupantes volaron las vías del ferrocarril. Otras fuentes se limitan a decir que el blindado "*...fue batido de un cañonazo...*"[9]. Eran los últimos coletazos de la revuelta.

En 1935 un tractor *Landesa* fue evaluado en el Polígono de la Escuela Central de Tiro, en Carabanchel, con resultados tan alentadores que el Ejército acabó por adquirir nueve vehículos, con motores Mercedes construidos en la Fábrica de Trubia, con destino al Grupo de Artillería Antiaérea n.º 1, con sede en el propio Campamento de Carabanchel. La producción de estos motores Mercedes, para la que no se había obtenido la oportuna licencia, hubo de suspenderse por imposición de la firma alemana, adquiriéndose entonces, por vía de ensayo, cuatro motores Bomag de aceite pesado, a base de los cuales se dio inicio a la construcción de una pequeña serie de tractores, el primero de los cuales quedó listo en julio de 1936, coincidiendo con el estallido de la guerra.

Por otra parte, en 1935, con el acceso del señor Gil Robles al ministerio de la Guerra, había comenzado una tímida potenciación del Ejército cuyos bajos niveles de instrucción y equipamiento habían quedado bien patentes con motivo de las operaciones en Asturias en octubre de 1934. Se retomaron así los planes de construcción de carros de combate en la Fábrica de Trubia, pero no del

9 Francisco Aguado Sánchez. **«La Revolución de Octubre de 1934»**, pág. 293..



Modelo A4, que se consideraba anticuado, sino de un nuevo proyecto basado en el más moderno tractor *Landesa*, armado con un cañón de 40 mm. en torreta giratoria y provisto de un curioso blindaje compuesto, que fue denominado *Carro de Combate Trubia L.A. Nº 1.*

La Guardia de Asalto de la ciudad de Barcelona recibe los autoametralladoras Bilbao, recién salidos de fábrica. (Foto Andreu Puig i Farran; vía Francisco Marín)
Ilustración: Luis Fresno Crespo

La llegada al poder del Frente Popular, tras las elecciones de febrero de 1936, frustró la construcción del vehículo, que no pasaría de los planos, aunque más tarde, durante la guerra, sería objeto de una insospechada continuidad.

La Fábrica de Trubia fue poniendo en servicio los cuatro carros A4 construidos (le había sido devuelto el que se encontraba en la Escuela Central de Tiro), haciendo entrega de tres de ellos, como se ha dicho, al Regimiento «Milán» n.º 32 a cuya disposición se hallaban al estallar la guerra, en un estado bastante precario, al parecer.

Ya en 1936 la Constructora Naval de Sestao entregaba a los grupos de Asalto del Cuerpo de Seguridad los primeros autoametralladoras Mod. 1932. Cada Grupo de Asalto debía disponer en su Sección Motorizada de dos autoametralladoras *Bilbao* y, como quiera que por esas fechas existían





Blindado *Ferrol*, ostentando el emblema de "los mariscos", como gustaban autodenominarse los gallegos que combatieron con el bando nacional, en réplica, al parecer, a una frase despectiva de "La Pasionaria"... ¿o fue de Indalecio Prieto?
Ilustración: Julio López Caeiro

diez y seis grupos, se precisaban treinta y dos vehículos para cubrir las plantillas. Sin embargo, parece que sólo se les distribuyeron veintiséis, de suerte que, al estallar la guerra, varios de los Grupos carecían de los autoametralladoras reglamentarios, como era precisamente el caso de los existentes en el teatro de operaciones del Norte, que nos ocupa: el 4.º Grupo, de Bilbao; el 8.º, de La Coruña, y el 10.º, de Oviedo[10].

Por su parte, el Grupo de Autoametralladoras-cañón de Caballería, a cinco años de su creación, aún carecía de vehículos blindados. En principio, la elección del modelo que debía dotarlo había recaído en el semi-oruga Citröen/Kegresse-Schneider P.16 Mod. 29, del que tan sólo llegaría a figurar la silueta en el emblema diseñadp para el Grupo, que ni siquiera se adquirió un blindado de prueba. La situación fue prolongándose hasta 1936 en que el Grupo de Caballería recibiría doce autoametralladoras Bilbao Mod. 1932, idénticos a los suministrados a los Grupos de Asalto. Insuficientes para completar las plantillas que ascendían a dos escuadrones con catorce blindados cada uno[11]. El Grupo de Caballería tenía su sede en Aranjuez, por lo que no llegaría a tener relación alguna con el frente Norte, al igual que sucedía con los Grupos de Asalto poseedores de blindados *Bilbao*, pero la razón de traerlos aquí a colación es que en la factoría de Sestao, como ya se ha dicho, se hallaban al estallar la guerra dos de estos vehículos –bien pendientes de entrega, bien en reparación– que lógicamente fueron usados inmediatamente en combate.

Para completar el panorama de los ingenios blindados en la cornisa cantábrica quedan por mencionar cuatro camiones cuyo blindaje solicitó –en vista del mal cariz que estaban adquiriendo los acontecimientos políticos– el Regimiento de Artillería de Costa n.º 2, de guarnición en Ferrol, al Parque y Maestranza de Artillería de la plaza que procedió a alistarlos en los meses inmediatos al conflicto. Se trataba de cuatro Hispano Suiza 30/40 de dotación en el citado Regimiento, que el Parque se encargó de blindar, montándoles una torre giratoria para una ametralladora Hotchkiss de 7 mm y una estación de T.S.H. Por su parte la Marina, con similar preocupación ante el deterioro de la situación, pidió a la S.E.C.N. de Ferrol en abril de 1936 que blindara un camión Ford perteneciente a la Ayudantía Mayor[12].

10 En carta dirigida por el coronel Aranda al general Goded con fecha 8 de febrero de 1936, dándole cuenta de la situación militar en Asturias en vísperas de las elecciones generales, le indicaba que las fuerzas de Asalto estaban a la espera de recibir "*dos autoametralladoras protegidas*", que en el mes de julio aún no habían llegado

11 En un principio se había previsto una dotación de treinta y dos blindados pero, al publicarse las plantillas, se vieron reducidos a veintiocho.

12 Marín, Francisco, y Mata, José María. **«Los Medios Blindados de Ruedas en España»**, Vol. I, pags 44-45



Los comienzos: Guipuzcoa, Vizcaya y Santander

A primeras horas del 19 de julio, el general Mola declaraba el Estado de Guerra en Pamplona. En otras capitales de provincia sucedería lo mismo en las siguientes horas. El Alzamiento se extendía por toda la Península con resultados diversos. En el Norte triunfaba en Pamplona y Vitoria, en tanto fracasaría en Guipúzcoa, Vizcaya, Santander y Asturias, que conformaron una franja territorial de cara al Cantábrico fiel a la República, pero aislada de su territorio y rodeada desde el Sur por las provincias de Castilla la Vieja –Logroño, Burgos, Palencia, León–, por el Sureste –Navarra, Alava– y por el Oeste, donde Galicia se había alineado igualmente con los alzados. En Asturias quedaron cercados sendos focos de resistencia nacionales en Gijón –reducido tan sólo a los cuarteles de Simancas y el Coto– y Oviedo y en San Sebastián otro más circunscrito a los cuarteles de Loyola donde se refugió la guarnición derrotada en las calles de la población.

Como se ha dicho, el único vehículo blindado de la guarnición donostiarra era un "camión protegido", asignado al Batallón de Zapadores n.º 6, al que algunas fuentes[13] identifican como el Nash-Quad n.º 4; blindado este que fue utilizado por los sublevados en las luchas por el control de la ciudad. Su primera actuación tuvo lugar en la mañana del 19 de julio, en que el comandante don José Vallespín Cobián, jefe del Batallón de Zapadores, había acudido a la Comandancia Militar de la plaza a entrevistarse con el coronel don León Carrasco Amilibia, quien, pese a compromisos recientes, se mostraba muy reticente a unirse al Alzamiento. Los dos camiones, en que hicieron el recorrido desde los cuarteles de Loyola el comandante Vallespín, el teniente coronel Eloy de la Brena y una sección que les daba escolta, fueron tiroteados, respondiendo los militares a la agresión, que causaría la muerte de un soldado de Zapadores. Sin haber logrado inclinar el ánimo de su superior a favor de la proclamación inmediata del Estado de Guerra, el comandante Vallespín emprendió el viaje de regreso, haciéndolo ahora en el "camión protegido", a resguardo de los disparos de fusil con que había sido hostigado a la ida. Las vacilaciones del coronel Carrasco retrasaron la sublevación de la guarnición hasta el 21 en que, aprovechando la partida en la madrugada en dirección a Vitoria de una columna formada por los elementos izquierdistas más activos de la población, fuerzas del Ejército ocuparon algunos puntos clave de la misma. No lograron, sin embargo, hacerse con la totalidad, siendo varios los barrios que, en lucha abierta, les disputaban los frentepopulistas locales, a los que se sumarían en la jornada siguiente los expedicionarios a Vitoria, que habían regresado al tener noticia de la sublevación de los militares. Durante las luchas que tuvieron lugar en la población el "camión protegido" circuló por las calles causando profunda impresión entre los milicianos, más por su aparatosa presen-

El acabado de los primeros camiones blindados alistados en Pasajes y empleados en San Sebastián –como éste fotografiado frente al Ayuntamiento donostiarra– no podía ser más primitivo. (Foto Josep Mª Mata Duaso)

13 Javier de Mazarrasa. «**Los Carros de Combate en la Guerra de España. 1936-1939**», pag. 27.





La costumbre de rotular los blindados con textos conminando al enemigo alcanza su máxima expresión en este vehículo capturado por los nacionales en Tolosa el 11 de agosto.

Camión blindado en Deusto (Bilbao) en los inicios de la contienda –no mucho mejor realizado que los alistados en San Sebastián–, ostentando un texto en el que se pide a los soldados enemigos se abstengan de disparar contra él.

cia que por la eficacia de su fuego[14]. El día 23, quedaba aplastada la resistencia de los militares que se sostenían en diversos enclaves ciudadanos –Hotel María Cristina, Comandancia Militar...–, iniciando seguidamente las milicias del Frente Popular el asedio a los cuarteles de Loyola; asedio en el que intervinieron varios camiones blindados, dos de los cuales se situaron en la posición establecida por los republicanos en el camino de Churco, junto al cementerio de Polloe[15]. Tales camiones habían sido blindados en el marinero barrio del Trincherpe[16]; al parecer, por iniciativa del cenetista Valentín Alvarez. El 27, los militares alzados, completamente desmoralizados, se decidieron a entablar negociaciones para la rendición mediante el envío de una carta escrita por el propio Vallespín que fue confiada al guardia municipal Ignacio Aramendi, prisionero en el cuartel, del que partió en el "camión protegido" que lo llevó hasta el fielato municipal de Loyola. Finalmente, los cuarteles se rendían el 28, pasando el blindado primeramente a engrosar la columna gubernamental de Pérez de Garmendía –llevando por conductor, según Javier de Mazarrasa, a un tal Dueñas (sin más datos)– con la que se enfrentaría a la nacional de Beorlegui, detenida y semisitiada en Oyarzun, pasando después al sector de Tolosa donde sería capturado por los nacionales el 11 de agosto[17].

En Vizcaya, donde la guarnición no llegaría a sublevarse, las cosas resultaron más fáciles para los seguidores del Frente Popular, que controlaron con firmeza toda la provincia. Organizaron éstos una columna motorizada, de la que formaron parte unidades de la guarnición, que, al mando del teniente coronel don Joaquín Vidal Munárriz, jefe del Batallón de Montaña

---

14 "*...la bestia... animada de una inteligencia asesina pasaba junto a los portales de las casas sacudiendo una lluvia de plomo y de acero. Por fortuna, los efectos fueron menores de lo que cabía esperar. Las balas habían sido dirigidas muy por alto...*". («**Frente Popular**» de 28 de julio de 1936).

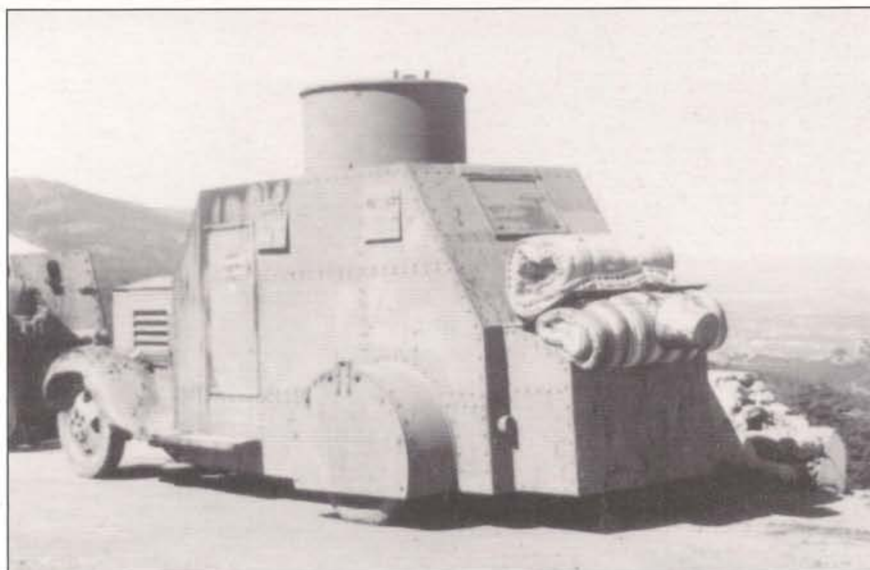
15 Prueba del control que se ejercía sobre estos vehículos es el siguiente aviso aparecido en el diario «**Frente Popular**» de 4 de agosto de 1936: "*Se desea saber el paradero del camión blindado, marca Chevrolet, matrícula "Pruebas, número 100.401"*". O este otro del 30 de agosto: "*Se desea tener noticias del lugar en que pueda hallarse el camión Diamond matrícula S. S. 9.064 propiedad de don Ramón Companillas; dicho vehículo fué blindado en los primeros días de la subversión militar.*"

16 El primer camión que se blindó en Trincherpe fue uno de Lerchundi que llegó a Pasajes con ganado. En cuanto lo descargó, los pescadores pusieron manos a la obra y en el taller de Torrea y Vergara, le colocaron unas chapas de la forma más rudimentaria, sin que en el trabajo intervinieran apenas metalúrgicos avezados en la faena. Nos puede dar una idea de la calidad del mismo el hecho que sólo se tardaran dos horas en blindarlo. El siguiente fue un camión de la Compañía de Maderas, blindado en Casa Lasa, también por maquinistas, fogoneros y algún otro obrero del metal. En pocas horas se habilitaron seis camiones más a los que seguirían otros.
Posteriormente, se procedió al blindaje de un camión de nueve toneladas "*destinado a la artillería y al que se han colocado chapas dobles, previamente probadas con disparos de diferentes calibres*".

17 Ob. cit. pag. 129-130. Sin embargo, el diario donostiarra «**Frente Popular**», de 30 de julio de 1936, asegura que fue incendiado por los disparos de un mortero emplazado frente al n.º 42 de la calle Urbieta.



Una columna de camiones blindados desfila por la calle Achuri-Plazuela de los Santos Juanes, de Bilbao, antes de partir para el frente. Se trata, con toda probabilidad, de la enviada el 26 de julio al sector de Beasaín en ayuda de los frentepopulistas guipuzcoanos. (Foto Archivo del Nacionalismo. Fundación Sabino Arana)

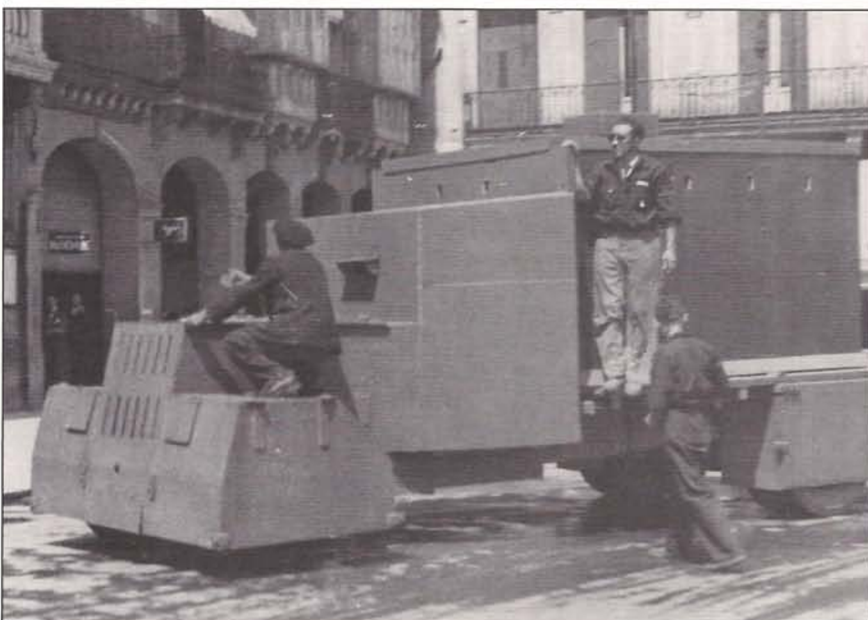


Al parecer, los autoametralladoras *Bilbao* presentes en la Naval de Sestao se incorporaron a la columna del teniente coronel Vidal Munárriz con el designio de tomar Vitoria, aunque no llegara a pasar de Villarreal. (Foto Joseph Mª Mata Duaso)

«Garellano» n.º 6, partió rumbo a Vitoria en la mañana del 21 de julio, alcanzando Villarreal a media tarde. Según Javier de Mazarrasa, formaban parte de la misma los dos autoametralladoras *Bilbao* presentes en la Naval de Sestao[18]. A lo que parece, dicha columna había sido reforzada por una segunda, de carácter miliciano, en la que figuraban tres camiones blindados en los talleres de Euskalduna, por lo que cabe la posibilidad de confusión entre estos ingenios artesanales y los *Bilbao*. En cualquier caso, la columna Vidal no pasó de Villarreal, replegándose seguidamente sobre Ochandiano, donde la acción de dos Breguet XIX nacionales acabó definitivamente el 22 con sus ínfulas ofensivas. El 26 de julio esta columna recibía entre otros refuerzos *"un carro de asalto"*, según informaba **«El Liberal»** del día siguiente; tal denominación parece sugerir que ahora sí se trataba de uno de los autoametralladoras *Bilbao*.

El afán por blindar camiones que recorrió las dos provincias vascas alineadas con el Gobierno de Madrid, iniciado por las factorías Torre, de Deusto, Euskalduna, de Olaveaga, Vizcaya, de Sestao, José Ormazábal y Cia. (calle Autonomía, Bilbao) o Talleres Echevarría, en su planta de Begoña, a las que pronto se sumarían otras, como la Constructora Naval de Sestao, de bastante mayor capacidad, Basconia, S.A. Placencia de las Armas..., tuvo en este caso una respuesta parecida desde el bando nacional al alistarse un número significativo de estos ingenios en Vitoria y en Pamplona. Así, el 2 de agosto, cuando los nacionales tomaron la decisión de establecer una guarni-

18 Ob. cit., pag. 129



Camión blindado nacional n.º 3, de los alistados en Pamplona.

Blindado Pamplona n.º 5, realizado por la empresa Múgica, Arellano y Compañía; probablemente, el de esquema más elaborado de los construidos en dicha ciudad. (Foto Archivo Municipal de Pamplona)

ción permanente en Villarreal, la columna Alonso Vega, salida de Vitoria con la misión de proteger el despliegue de la 5.ª Compañía de «Requetés de Alava», que debía constituirla, contaba entre sus fuerzas con dos camiones blindados en la capital alavesa, uno de los cuales fue situado cerrando el paso en la carretera a Ochandiano, mientras el otro desempeñaba igual cometido en la que se dirige a Ubidea para permitir a su amparo el asentamiento de los requetés en la plaza. A partir de esa fecha, los camiones blindados nacionales tomarán parte en la práctica totalidad de las acciones que se sucedieron en ese frente, al igual que lo hacen los republicanos[19]. El 4, operaba la columna Alonso Vega sobre Orduña, donde los defensores republicanos también disponían de un blindado, volviendo a actuar los dos nacionales, perdiéndose uno de ellos, incendiado por sus propios tripulantes, al quedar inmovilizado por una avería mecánica. Por su parte, los defensores republicanos de Orduña fueron reforzados desde Bilbao con una columna mandada por el capitán de Asalto Espisa –en la que figuraban nada menos que ocho camiones blindados–, que simuló, junto con las fuerza del sector, un ataque sobre Villarreal, obligando a enviar desde Vitoria tropas de socorro, a las órdenes del teniente coronel Oruña, entre las que figuraban dos blindados; se enviaron igualmente desde el frente de Tolosa los dos obuses Schneider de 105/11 de la

19 Las acciones de los blindados alaveses están puntualmente descritas en el libro **«El Frente de Alava»** de José M. Aguirregabiria y Guillermo Tabernilla



Blindados n.º 3 y n.º 8, recién concluidos, en las calles de Pamplona.
Ilustración: Julio López Caeiro



1.ª Sección (teniente D. Antonio Esteban Ascensión) de la 4.ª Batería del 2.º Rgto. de Montaña, que contuvieron con su fuego a los ingenios enemigos. El 7, atacaban nuevamente Villarreal los gubernamentales con los camiones blindados de que disponían, lo que hizo acudir desde Vitoria a la columna Alonso Vega, en la que figuraban asimismo tres camiones blindados. De nuevo la columna Alonso Vega debió acudir a Villarreal el 24, llevando en esta ocasión dos de tales ingenios. El 25, los gubernamentales volvían a hostigar la plaza con el apoyo de sus blindados.

Dos blindados Pamplona en fase de alistamiento por la empresa Huarte y Malumbres en plena calle. El que aparece en primer término recibiría el número 8.



Pero no era sólo en Vitoria, también en Pamplona se estaban blindando camiones en las empresas Casa Salvador Pinaqui, que realizó tres, Huarte y Malumbres, que entregó otros tres, y Múgica, Arellano y Compañía, que concluyó dos[20].

20 El número total de camiones blindados en Pamplona debió de ser algo mayor pues, como veremos, le fueron asignados seis a la columna Galbis (M. Morales. «**La guerra civil en Guipúzcoa**», pág. 137), al tiempo que otros seis apoyaban a las columnas Cayuela y Latorre en su progresión por el valle del Oria (J. M. Martínez Bande. «**La guerra en el Norte**», pag. 80, nota 106). Bien es cierto que estas últimas habían capturado tres blindados frentepopulistas en Tolosa el 11 de agosto pero, aún suponiéndolos en estado de funcionamiento, lo que hubiera permitido incorporarlos a la sección de blindados, todavía serían nueve los de construcción nacional.



Tren blindado de Ferrocarriles del Bidasoa, compuesto por la locomotora *«Zarauz»* y un vagón de carga que soporta una estructura acorazada. (Foto M. Paul Malmasari, vía Jacinto Arévalo Molina)

Ninguno de ellos se atenía a un esquema preestablecido y seriado. Seis de estos camiones, cuyos primeros ejemplares habían sido presentados al público el 12 de agosto, fueron enviados al frente de Vera de Bidasoa y agregados entre el 22 y el 23 a la columna del comandante don Antonio Galbis que combatía sobre la carretera de Pamplona a Irún. El día 26, tuvo lugar una curiosa acción al enfrentarse los blindados del comandante Galbis con un tren blindado republicano; como quiera que la carretera y la vía férrea discurrían paralelas, los ingenios de uno y otro bando estuvieron ametrallándose mutuamente durante casi noventa minutos sin que ninguno de ellos evidenciara una clara superioridad sobre el adversario; aunque lo cierto es que, tras el enfrentamiento, sería el tren quien abandonase el campo de batalla, replegándose hacia su base. Dicho tren, de vía estrecha, había sido preparado días antes en los talleres ferroviarios de Irún colocando, sujetas con tornillos, una serie de planchas de blindaje sobre la locomotora n.º 11 *«Zarauz»*, de los Ferrocarriles del Bidasoa, y montando una estructura blindada, con aspilleras, -a más de una protección de sacos terreros y colchones- en el vagón de carga que completaba el convoy[21]. No era tampoco esta su primera actuación; así, el 15, en que los navarros tomaron Endarlaza, se había aproximado por dos veces a este punto; la primera, para apoyar con su fuego a los defensores y, la segunda, para contribuir a evacuarlos; asimismo, el 20, había estado apoyando desde Gastinaldía con sus ametralladoras a las fuerzas gubernamentales que combatían en la carretera de Irún.



Los blindados nacionales, que habían llegado a Endarlaza por la pista abierta, levantando las vías del ferrocarril, para salvar la destrucción del puente, retomaron la carretera en ese punto hasta quedar detenidos por la voladura de una alcantarilla –de muy difícil reparación al encontrarse batida por el enemigo–, en la que uno de los blindados quedaría atascado. El 2 de septiembre, avanzaron por la carretera, encajonados entre el río y la montaña, llevando en vanguardia al blindado n.º 6, en cuya plataforma trasera viajaban dos guardias civiles con la misión de ir lanzando bombas de mano. El fuego enemigo acribilló el radiador del blindado y le dañó tres ruedas, pero éste llegó a embestir el parapeto de sacos terreros que cortaba la carretera, forzando la retirada de sus defensores, lo que permitió la ocupación de la Puncha y la captura, entre otras armas, de dos camiones blindados republicanos. En la acción había intervenido nuevamente el tren blindado republicano con una actuación muy parecida a la de Endarlaza; primeramente dando apoyo con su fuego y, por último, al considerar la posición perdida, sirviendo como medio de retirada. A 05,00 horas del 4 entraban los blindados nacionales con la columna, que ahora mandaba el teniente coronel Utrilla, en Behovia y al día siguiente lo hacían en Irún, llegando hasta el puente internacional.

Uno de los dos blindados capturados por los nacionales en la Puncha el 2 de septiembre. Es del tipo de los construidos en Bilbao por Talleres Echevarría.

Son varias las fuentes[22] que señalan la llegada al Norte republicano desde Francia, antes de que los nacionales cortaran el paso fronterizo, de tres carros Renault FT.17 armados con cañón de 37 mm. Otras aseguran, en cambio, que tales carros llegaron a Santander el 29 de agosto en el *«Cristóbal Colón»*. La única referencia documentada sobre dichos carros aparece en un informe emitido por el capitán de Aviación don Carlos Núñez Maza en el que comunicaba que la comisión de compras enviada a Francia por el Partido Nacionalista Vasco –los señores Aldasoro y Picabea– había adquirido y tenía depositadas en Burdeos dos partidas de armas entre las cuales figuraban tres tanques para cuyo transporte a España estaban tratando de contratarse unos barcos *"...al parecer, panameños"*[23]. Si los carros hubieran llegado efectivamente al Norte, no dejaría de ser extraño que no se detecte su intervención en operaciones posteriores; existe, sin embargo, un testimonio, que más adelante veremos,

21 Jacinto M. Arévalo Molina. **«Los trenes blindados españoles»**, pag. 254. Según el diario **«Frente Popular»**, de 27 de agosto, disponía de una segunda locomotora en cola.

22 Javier de Mazarrasa (**«Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939»**, pag. 133) y Marín Gutiérrez, Francisco, y Mata Duaso, José Mª (**«Carros de combate y vehículos de cadenas en el Ejército español»**, pag. 160) precisan que su llegada tuvo lugar el 9 de agosto..

23 Ramón Salas Larrazábal (**«Historia del Ejército Popular de la República»**, I, pag. 369)

sobre la presencia en Vizcaya de carros Renault en enero de 1937; es decir, antes de la llegada de las partidas documentadas.

Muy poco conocido resulta el hecho de que dos Renault FT.17 del Regimiento de Carros n.º 2 fueran enviados desde Zaragoza para participar en las operaciones sobre Irún, junto con los blindados pamplonicas, tomándose la decisión de agregarlos a las tropas que debían conquistar San Marcial, por ser los únicos vehículos entre todos los medios blindados con que contaban los nacionales, que podían operar fuera de las carreteras. Su actuación pasó desapercibida, al no poder prestar ayuda alguna a los atacantes, pues las pendientes de San Marcial, que fue ocupado el 2 de septiembre, al mismo tiempo que los blindados tomaban la Puncha- resultaron excesivas para su vetustez y achacoso estado, impidiéndoles actuar.

El ataque nacional sobre Irún se combinaba con otro que, por el valle del río Oria, apuntaba directamente a San Sebastián. Corría éste a cargo de las columnas de Cayuela y Latorre, procedentes, respectivamente, de Estella y Pamplona, que el 11 de agosto confluían sobre Tolosa, ocupándola y tomando tres camiones blindados gubernamentales, uno de ellos, al parecer, el "camión protegido" que originalmente había pertenecido al Batallón de Zapadores n.º 6. Dos días antes, se había presentado en Tolosa, ya muy apremiada por los nacionales, un tren blindado –que nada tenía que ver con el anteriormente citado, pues era de vía ancha– llevando refuerzos y municiones a los defensores[24].

El 14 se hacía cargo del mando conjunto de las columnas nacionales del valle del Oria el coronel Iruretagoyena, que proseguiría el avance llevando a las tropas de Cayuela en el flanco izquierdo y a las de Latorre en el derecho, mientras constituía, con unos camiones blindados llegados desde Pamplona y, con toda probabilidad, alguno de los capturados, una unidad con un total de seis vehículos a las órdenes del comandante Becerra que progresaría por la carretera de Francia en el centro del despliegue, hasta entrar el 17 en Andoain. El 12 de septiembre se incorporaba a estas fuerzas el Grupo de Carros del teniente Tamariz-Martel y Fabre. Era esta una unidad sobre la que debemos detenernos, ya que se trata de la primera organizada durante la guerra civil con carros de combate de importación, aunque, por su escaso tamaño y endeble armamento, mejor cabría considerarlos vehículos de exploración que no auténticos carros de combate. A finales de agosto –probablemente, el 28– desembarcaban en Vigo cinco Fiat/Ansaldo CV.33/35 que habían viajado desde Italia en el «*Aniene*» (ex español «Ebro»[25] acompañados por tres

GRUPO DE CARROS DE COMBATE

Sección de Carros (Cinco Fiat-Ansaldo CV.33/35))

Jefe.- Teniente don Julio Tamariz-Martel y Fabre.
Jefes de carro/ametralladores.-
Teniente de Julio Tamariz-Martel y Fabre
Brigada don Mariano García Pascual
Tres cabos segundos de Artillería
Conductores.- Cinco artilleros.

Escalón Automóvil (Un automóvil ligero, cinco camiones-batea del Grupo de Infantería n.º 7, una camioneta para el "Tren de Combate", una camioneta/taller)

Jefe.- Maestro del C.A.S.E. don Blas Gil Sanz Alvarez
Conductores.- Siete artilleros.

Escalón de Sostén

Jefe.- Sargento de Artillería don Esteban Paniagua Infiesta.
Personal.- Un cabo y tres artilleros

Equipo de Reparaciones

Jefe.- Teniente Giovanni Battista Barbaglio
Personal.- Tres especialistas italianos

Blindado capturado por los nacionales en Andoaín el 17 de agosto. Presenta un esquema de blindaje y una "decoración" muy similares a los del vehículo que aparece en la fotografía inferior de la página 22.



24 No se conoce ninguna descripción de este tren ni las circunstancias en que fue alistado. Existe otra referencia a la presencia de un tren blindado de vía ancha, que actuó el 2 de agosto en el frente de Oyarzun contra la columna Beorlegui, creyéndose que pueda tratarse del mismo.

25 Un agente enviado a Italia por los generales Franco y Mola refería en un informe fechado en París el 26 de agosto: "*El material enviado hasta ahora consiste en ...9* (cazas) *Fiat más que deben llegar a Pontevedra o Vigo hoy o mañana;*





13 de septiembre de 1936. Los nacionales entran en San Sebastián. Los "carri veloci" del teniente Tamariz-Martel marchan por la calle Loyola. Al fondo, la catedral del Buen Pastor.

Ilustración: Julio López Caeiro

especialistas mecánicos de la firma Fiat y diez soldados instructores, todos ellos a las órdenes del teniente Giovanne Barbaglio (Giuseppe Barbisio, en España). Máquinas y personal fueron entregados el Grupo de Información de Artillería n.º 3, de Valladolid, que organizó con ellos el citado Grupo de Carros, con la composición que figura en el cuadro adjunto. Tras un periodo de instrucción, el Grupo fue enviado a Guipuzcoa, incorporándose frente a Urnieta el día 12 de septiembre, como se ha dicho, a las fuerzas de Iruretagoyena con las que participaría en la toma del fuerte de Santa Bárbara. Con dichas fuerzas entraban triunfales al día siguiente en San Sebastián al mismo tiempo que lo hacía desde el Este la Compañía de Camiones Blindados de la columna Utrilla, que había actuado en Fuenterrabía y fuerte de Guadalupe (día 6), Jaizquíbel (día 9), Lezo y Pasajes (el mismo día 13).

5 carros de asalto y 20.000 caretas que van juntas con los 9 Fiat. Todo esto... va en un barco español, el «Ebro», que ha sido requisado y cambiado de nombre, aspecto, tripulación y bandera...". (Archivo General Militar de Avila -en lo sucesivo, A.G.M.– D.N. – A. 5 – L. 281 – C. 24)



El blindado Pamplona n.º 8 entra triunfalmente en San Sebastián. Obsérvese el camouflage a bandas verticales que ya lucía en la foto superior de la página 25.









Entrada de las tropas nacionales en San Sebastián. En los dos fotos superiores, la Compañía de Blindados –con el nº 8 en primer término– cruza el puente de la Zurriola. En las inferiores vemos al n.º 1 (izquierda) y al n.º 2 (derecha) en las calles de la capital donostiarra.

Las fuerzas de Mola reemprendieron inmediatamente su avance hacia Vizcaya en explotación del éxito. Los carros del teniente Tamriz-Martel continuaron agregados a las columnas de Iruretagoyena, que progresaban por las costa, interviniendo el día 15 en la toma de Mendizorrotz. El 17 y 18 apoyaban a las tropas de Cayuela en el ataque a Ventas de Zárate, donde el enemigo resistió tenazmente si bien, antes incluso de la ocupación del objetivo[26], se les ordenó abandonar este frente y marchar urgentemente al de Huesca.

A este avance, que llegaría hasta la línea del Deva, entre Guipúzcoa y Vizcaya, desbordándola en algunos puntos, cooperaba desde

26 No se lograría ocuparlo definitivamente hasta el día 20.

Camión blindado, con cañón Schneider de 7 cm., realizado probablemente en Vitoria e incorporado a la columna del teniente coronel Alonso Vega para las operaciones a lo largo del río Deva, en dirección a Mondragón. (Foto Archivo «Canario» Azaola)



Blindado vasco capturado por los nacionales. (Foto Archivo Municipal de Pamplona)

el Sur –a través del puerto de Arlaban– una columna de Vitoria a las órdenes del teniente coronel don Camilo Alonso Vega. Contaba la misma con dos camiones blindados, a los que ya habíamos visto operar con esta fuerza en el entorno de Villarreal, a más de un tercero que llevaba emplazado en su trasera un cañón de montaña Schneider de 70 mm.[27]. En su avance por tierras de Guipúzcoa la columna capturó un camión blindado republicano al ocupar Mondragón. Pero, además de los blindados de la citada columna, se contaba en Alava con otros ingenios de este tipo que, al pasar las fuerzas de Alonso Vega a Guipúzcoa, quedaron defendiendo el frente con Vizcaya en previsión de un ataque gubernamental: dos en Gamarra Mayor y otro más en Villarreal. Precaución en modo alguno superflua, toda vez que Villarreal era atacado una vez más el 4 de octubre con el apoyo de dos o tres camiones blindados de los cinco (tres de ellos "*con ametralladora giratoria*", según testimonio de un "pasado" de dicha localidad) de que disponían los republicanos en Ollerías. Esto nos da una media docena de camiones blindados alaveses que parece poco probable procedieran de Pamplona, tanto por empezar a actuar antes que

27 José M. Aguirregabiria y Guillermo Tabernilla. **«El Frente de Alava»**, pag. 60.



Un blindado más de los numerosos capturados por las tropas nacionales. (Foto Archivo «Canario» Azaola)

Camión blindado capturado por los nacionales. Su primitivo diseño recuerda mucho al del vehículo reproducido en la fotografía de la página 21. En este caso, el blindaje frontal es algo más alto, protegiendo todo el morro, pero con una sujeción tan endeble como la de aquel. (Foto Archivo «Canario» Azaola)





Blindado construido en Talleres Echevarría, de Begoña (Bilbao), tomado al enemigo por los nacionales.

los navarros, como por su relativamente elevado número, lo que sugiere que hubieran sido alistados en la propia Vitoria.

En cuanto a la Compañía de Camiones Blindados –constituida con siete ingenios de los preparados en Pamplona y tres capturados al enemigo–, partía el 17 de septiembre de San Sebastián para incorporarse a las columnas del teniente coronel Los Arcos (y, más concretamente, a la de Díez de Rivera) con las que culminaron la ocupación de Azpeitia el día 20 y Elgoibar el 21. El 4 de octubre se disponía el avance hacia Marquina, que debía encabezar la compañía de blindados. El ataque fracasó y el camión blindado n.º 9 fue alcanzado y abandonado en poder del enemigo. Fue igualmente alcanzado e incendiado otro más que pudo retirarse, resultando en él herido el teniente Bragado, que fallecería al día siguiente. El camión Blindado n.º 9 sería recuperado más adelante, en estado de servicio, por los nacionales y reincorporado a la Compañía.

Incomparablemente menor fue la utilización de blindados en el frente de Santander con Palencia y Burgos en que sólo consta inicialmente la participación de un camión blindado en la Naval de Reinosa que formó parte de una columna gubernamental que el 23 de julio atacaba Aguilar de Campóo. Los defensores nacionales de la población rechazaron el ataque, apoderándose del blindado. En Reinosa y Santander (Construcciones Navales Corcho Hijos S.A.) continuaron blindándose camiones y, así, el 29 de agosto, varios de estos ingenios encabezaban el avance de una columna republicana que, por la carretera de Reinosa, marchaba contra las posiciones nacionales de Barruelo



Tras la toma de San Sebastián, la Compañía de Blindados nacional, incorporó varios de los vehículos republicanos capturados. Aquí vemos al blindado de la foto anterior –con las siglas UHP cubiertas con pintura– integrado en la citada unidad, que le ha asignado el número 10, en marcha hacia la línea del Deva.



Los republicanos exhiben el blindado Pamplona n.º 9, capturado en las inmediaciones de Marquina el 4 de octubre. Posteriormente sería recuperado y vuelto a utilizar por los nacionales.

de Santullán, siendo rechazados por una sección de cañones Schneider de 7 cm., organizada por iniciativa de un teniente de Artillería, que había logrado del Parque de Artillería de Valladolid la cesión a título personal de dos piezas de este tipo. En el sector del valle del Mena, la columna santanderina del diputado Gregorio Villarías disponía igualmente de camiones blindados que utilizó el 10 de octubre en un ataque contra las posiciones nacionales de Espinosa de los Monteros, detenido asimismo por unas piezas de 7 cm. manejadas por voluntarios de Falange Española y guardias civiles, carentes por completo de conocimientos artilleros, que lograron inmovilizar con un impacto directo al blindado que encabezaba el ataque. En el sector de Las Lamas, dos de estos ingenios quedarían atrapados en la noche del 12 de octubre en la voladura de una alcantarilla de la carretera de Quintanilla de las Torres a Escalada, efectuada por fuerzas nacionales de la columna Sagardía que, tras tomar Montecillo el día anterior, habían cruzado el Ebro en arriesgada incursión. Dichas fuerzas volverían a cruzar el río en la noche siguiente para apoderarse del cuantioso botín de alimentos que los dos blindados transportaban.



Asturias

La aparición de camiones blindados en Asturias fue muy temprana. En la tarde del 19 de julio, se alzaba en Oviedo el Gobernador Militar de la provincia, coronel don Antonio Aranda; sin embargo, la guarnición de Gijón, pese a hallarse previsto que declarara el estado de guerra al mismo tiempo que en Oviedo, se vio obligada, por una serie de circunstancias que no vienen ahora al caso, a aplazar el levantamiento hasta la mañana del día 20. Este retraso dio tiempo a que los partidarios gijoneses del Frente Popular fueran reforzados durante la noche del 19 al 20, por núcleos de milicianos llegados de Langreo a los que acompañaban ya unos camiones blindados apresuradamente en la siderúrgica Duro Felguera. Dichos camiones serían empleados en la jornada del 20 en rechazar al interior de los cuarteles a los militares que trataron de salir a las calles y en acosar a un destacamento del Batallón de Zapadores n.º 8, que había ocupado la Fábrica de Gas, hasta lograr la rendición de este último, no sin que antes consiguiera inutilizar uno de los blindados atacantes. Los militares gijoneses sublevados quedaron así encerrados y cercados en sus acuartelamientos: los

Camión blindado fotografiado el 24 de julio en Gijón, donde fue empleado contra los militares alzados cercados en sus cuarteles. Aparece recubierto de grasa para que *"las balas resbalen sobre el blindaje"*; por lo visto, sus usuarios no se habían enterado de la inutilidad de tal medida, puesta de manifiesto durante la revolución de 1934. (Foto Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).



Los primeros blindados utilizados por los frentepopulistas gijoneses, como éste realizado sobre un camión de la fábrica de cervezas «La Estrella de Gijón», no podían ser más elementales aunque –eso sí– no se olvidaran de aplicarles la grasa "revolucionaria". (Foto Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).



Camión blindado en Gijón, probablemente por la S.A. Juliana, fotografiado el 4 de agosto mientras se abastece en un surtidor de gasolina. El blindaje es mucho más cuidado y completo que el de los vehículos anteriores, pero aún no se han decidido a prescindir de la capa de grasa. (Fotos Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).



infantes del Regimiento «Simancas» n.º 40 en el antiguo Colegio de la Inmaculada, de los Padres Jesuitas, y los zapadores del Batallón n.º 8 en el llamado Cuartel de El Coto. Los frentepopulistas emplearían insistentemente vehículos blindados en el asedio a los dos reductos. El 24 de julio, actuaba uno de estos ingenios en apoyo a un intento de incendiar el cuartel de Simancas efectuado por dos cubas cargadas con gasolina –que según algunas fuentes iban igualmente protegidas con planchas de blindaje–; dicho intento resultó frustrado por la inutilización de una de las cubas y la voladura de la otra por un disparo de mortero hecho desde el cuartel. El 1 de agosto, operaba un blindado contra el reducto de Zapadores, quedando inutilizado por el fuego de ametralladora que se le hacia desde el mismo. Un comunicado emitido desde cuartel de El Coto se refería a los ataques de que era objeto el 3 de agosto "*con cañones emplazados a trescientos metros del cuartel, autos blindados y explosivos*" y otro de 9 de agosto puntualizaba: "*Estamos rechazando camiones blindados*". Algunos relatos aseguran que en un ataque efectuado contra el cuartel de Simancas el día 10, los sitiados lograron incendiar un camión blindado e inutilizar otro con los disparos de uno de los cañones de acompañamiento de 70 mm. de que disponían; algo que no se ha podido comprobar. Volverían a emplearse ingenios blindados, la mayoría de ellos por la Constructora Gijonesa S.A. Juliana, en los últimos ataques que acabaron con la resistencia del Simancas: el día 20, uno de ellos –realizado sobre un tractor oruga, probablemente Benach, decorado con el nombre de *«Ascaso»*– logró derribar la puerta de la verja exterior del acuartelamiento, participando de nuevo al día siguiente junto con otros blindados en el postrer asalto, que aplastó la resistencia de los sitiados.

El alférez de complemento y, posteriormente, capitán de Requetés don Jesús Evaristo Casariego, se fotografía sobre un blindado –o, más bien, semi-blindado; extremadamente rústico– inutilizado y capturado por los defensores de Oviedo.





Carro Trubia n.º 2 empleado por los defensores de Oviedo en la toma del Campón. El primero por la derecha es el brigada de Ingenieros don Antonio Morales Elvira, jefe del vehículo.

En cuanto a Oviedo, igualmente cercado, es poco conocido el hecho de que su guarnición dispusiera de un camión protegido con anterioridad al estallido de la guerra. Su utilización tuvo poca importancia ya que las circunstancias en que se desarrollaron los combates del cerco: escasez de combustible y guerra de posiciones –escombros, obstáculos, etc.– no favorecían precisamente su empleo. Sólo en los primeros días del sitio, cuando Aranda se dedicaba a tantear el frente a la búsqueda de posibles salidas, tuvo alguna utilidad. Así, el 22 de julio, participaba en la incursión que se hizo hasta el aeródromo de Llanera para destruir una avioneta que allí se encontraba, efectuado lo cual, los integrantes de la misma acabaron refugiándose en la fábrica de pólvora de Cayés. Al blindado "*una bala le rompió la mirilla de vidrio del frente y entró en el camión sin herir a nadie. Otra bala nos atravesó un neumático de atrás y tenemos que hacer el trayecto hasta Llanera con la llanta en el suelo*"[28]. No se volverían a tener más noticias del mismo.

Los defensores contaban, como ya se ha dicho, con tres auténticos carros de combate Trubia A.4, pero en un estado tan decrépito que su empleo quedó reducido al de blocaos más o menos móviles, situándose uno en La Argañosa y los otros dos –tripulado uno de ellos por miembros de la Guardia Civil– en el sector Campo de las Patos-Fábrica de Armas, cubriendo el acceso a la ciudad por la carretera de Santander. Tan sólo participaron en una acción ofensiva, llevada a cabo por los defensores de Oviedo, el 22 de agosto, para ocupar la loma del Campón, sobre la carretera de Trubia. Las fuerzas atacantes, constituidas por dos compañías de fusiles y una de ametralladoras del Regimiento «Milán», las Compañías 18.ª y 42.ª de Asalto, un centenar de guardias civiles y una batería de obuses de 105/11, se lanzaron al asalto de la posición republicana, llevando en vanguardia los tres *Trubia*. Los objetivos prefijados fueron alcanzados rápidamente, pero el carro n.º 2, que mandaba el brigada don Antonio Morales, quedó averiado en posición comprometida de la sólo pudo ser retirado al amparo de las sombras nocturnas. Durante el remolque, cayó el carro en una desigualdad del terreno, inadvertida en la oscuridad, desprendiéndose la torre armada, lo que confirma lo precario de su estado.

28 Diario de Enrique Cangas García, jefe de la Falange Española de Gijón.



Blindado n.º 2 *«A. Alonso, Caleyu»* fotografiado en el frente de Grado "frente de Grado" para los republicanos, pues dicha población había sido ocupada por los nacionales el 15 de septiembre mientras que las fotos están tomadas el día 21, la superior, y el 25 de ese mismo mes, la inferior). El armamento del vehículo consistía en un fusil ametrallador y once mosquetones. (Fotos Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).





Camión blindado republicano fotografiado el 26 de septiembre en el puente de Peñaflor, único puente sobre el Nalón que los nacionales tomarían intacto, siete días más tarde. (Foto Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).

Por lo que se refiere a los atacantes de Oviedo, dispusieron éstos desde fecha temprana de los camiones que se blindaban en Duro Felguera, Fábrica de Mieres, la propia Fábrica de Trubia, Constructora Gijonesa S.A. Juliana y Talleres Riera, igualmente de Gijón. Así, ya el 4 de agosto de 1936, cuando los sitiados ovetenses efectuaron una salida para abastecer al puesto de la Guardia Civil de Lugones, tuvieron que hacer frente a un camión blindado que daba apoyo al grupo de milicianos que asediaba el cuartel. Durante la primera ofensiva de importancia contra la capital de Asturias, en septiembre, los gubernamentales emplearon numerosos camiones blindados, especialmente en los ataques del día 8 contra las posiciones nacionales de San Esteban de las Cruces, en los que se empleó también una apisonadora, asimismo blindada, que fue detenida y obligada a retroceder por el fuego de los morteros con que contaban los defensores. Disponían además los republicanos del carro de combate Trubia que se encontraba en la Fábrica de Artillería y con el tractor Landesa recién terminado en la Industrial Química del Nalón, que fue inmediatamente confiscado y transformado a la versión de carro armado ofrecida al Ejército antes de la guerra. Ambos fueron utilizados el día 10 contra las posiciones nacionales de la Cruz y el Canto, en el Naranco, quedando los dos vehículos inutilizados entre las dos líneas al averiárseles, por mal uso, los embragues, según testimonio del maestro de Trubia, don Constantino Alzueta, si bien la prensa ovetense lo achacó a la acción de la escasa artillería de que disponían los sitiados[29]. En la jornada del 11 el centro de gravedad de la ofensiva miliciana se desplazó a la zona de La Argañosa, que fue atacada con el apoyo de blindados.

Restos del carro Trubia volado por los nacionales en La Argañosa para no verse obligados a abandonarlo al enemigo, inmovilizado, como estaba, por averías mecánicas. (Foto Hermandad de Defensores de Oviedo).



Las columnas nacionales que desde Galicia acudían en auxilio de los cercados en Oviedo venían enfrentándose igualmente con camiones blindados, llegados de Gijón, desde el 5 de agosto, en que aparecieran por primera vez ante Luarca. El 7 de septiembre la columna Teijeiro ocupaba Pravia, capturando uno de estos ingenios.

El 4 de octubre se desencadenaba una ofensiva general contra Oviedo en la que, según el general Aranda, los frentepopulistas emplearon en su ataque contra el Bosque del Cementerio, Loma de la Manjoya y Pando de los Catalanes, hasta el Fresno, "*seis blindados provistos de cañón y ametralladoras*", dos de los cuales fueron destruidos ante la posición del Fresno. Otras fuentes precisan en el sector el Bosque-las Cruces el ataque de un solo blindado que al día siguiente, 5, sería reforzado por otro. Resulta curiosa la afirmación de que montaban cañones y que, como veremos más adelante, se repite en varios relatos sin conexión entre sí que refieren los combates en este sector. «**El Comercio**»[30], de Gijón, se vuelca en alabanzas a los diez libertarios que componían la dotación del blindado *«Ascaso»*, detenido por una parada de motor frente a las líneas enemigas hasta que consiguieron solucionar la avería, aunque no deja muy claras cuáles fueron sus hazañas ni en qué sector actuaban. «**El Noroeste**», del día 7, refiere una situación muy parecida en la zona de Lavapiés en que un blindado frentepopulista quedó averiado bajo fuego enemigo, siendo rescatados sus tripulantes por otro blindado apodado *«José Alavarez Bandera»*, que conducía Pepe Osorio.

29 Diario «**Región**» del sábado 12 de septiembre.

30 De 5 de octubre.



Cañón Puteaux de 37 mm. de un carro Renault FT.17 destruido por los defensores de Oviedo y recuperado por éstos, montándolo para su reutilización sobre una vagoneta ferroviaria. Lamentablemente, no ha sido posible fechar la fotografía, lo que obliga a renunciar a cualquier especulación acerca del momento en que fue empleado y destruido dicho carro en los combates en torno a la capital asturiana.

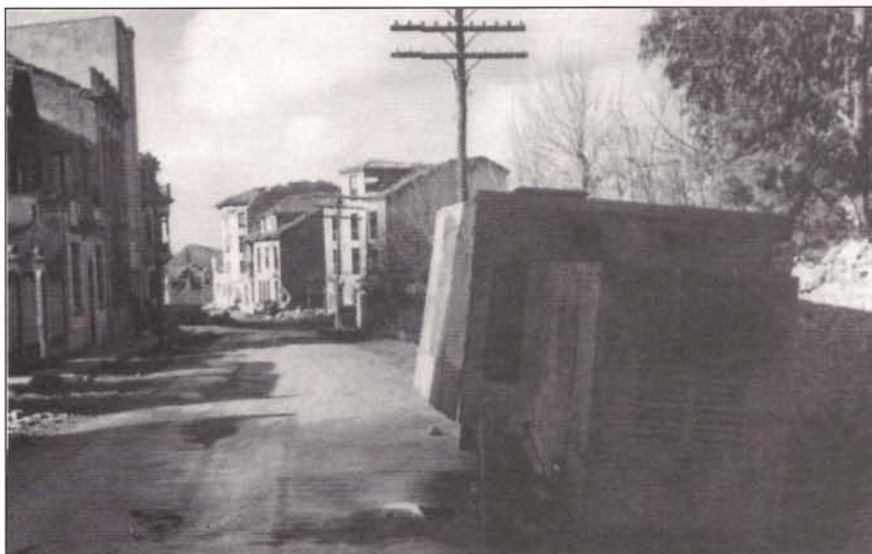
El día 8, el Mando nacional autorizaba el repliegue de las fuerzas nacionales que guarnecían El Canto, al no disponer de hombres con que reponer las bajas que estaban sufriendo los defensores de la posición. Ésta fue inmediatamente ocupada por las milicias gubernamentales, quedando así a retaguardia de sus nuevas líneas el carro Trubia y el Landesa blindado que desde hacía casi un mes se encontraban en tierra de nadie frente a la misma. Los dos vehículos fueron retirados a las inmediaciones de los Sanatorios del Naranco donde, de momento, permanecerían olvidados. Con la pérdida de la posición de El Canto desaparecía la amenaza que pesaba sobre el flanco izquierdo de las fuerzas republicanas que amenazaban La Argañosa, pudiendo éstas iniciar la penetración en dicho barrio acompañadas por "*numerosos camiones blindados*" de la llamada «Columna Motorizada de Santa Marina» (Manolín Fernández), dos de los cuales resultarían destruidos el día 9 por el fuego de una pieza de acompañamiento de 7 cm. de los sitiados, según recoge en su informe el general Aranda. Ese mismo día 9 la citada Columna Motorizada recibía órdenes de atacar con una compañía –a la que se había agregado el teniente de Artillería Laureno Suárez Campa[31] con uno, al menos, de los Schneider de 75/28 que tenía emplazados ante los Sanatorios del Naranco– por la carretera de Trubia en dirección Fábrica de Galletas-Plaza de Toros-Stadium-Silla del Rey-Carretera de los Monumentos, y con otra "*llevando en vanguardia el camión blindado*" por lo carretera de San Claudio, a través de La Argañosa, que debía confluir con la anterior en la citada de los Monumentos. En este barrio de La Argañosa habían situado los nacionales uno de los tres carros Trubia con que contaban, en posición fija, toda vez que se hallaba privado de movimiento por averías mecánicas; en el trance de tener que abandonarlo ante el avance de sus adversarios, prefirieron destruirlo, volándolo concienzudamente. El día 12, los republicanos del sector de San Esteban de las Cruces, ocupados ya el Caño del Aguila y Villafría, atacaban la posición denominada «Casas Fuertes», en San Lázaro. Un relato de este ataque, a base de testimonios muy inmediatos a los hechos, de personas que en él intervinieron, publicado por Juan Miraluz, en la revista **«Fotos»**[32], aseguraba que "*un tanque enemigo, con su correspondiente pieza de artillería, se situaba a muy pocos metros y disparaba a placer impunemente...*" y, más adelante, "*...el capitán Benito Mariscal disparaba* (con una ametralladora) *contra un tanque cañonero...*". El 15 se repetía el asalto a la posición de Casas Fuertes con el apoyo de un "*tanque*" y un camión blindado[33]; una pieza nacional de 7 cms., dirigida por el brigada Herminio Argüelles, que sólo

31 Fue ascendido a capitán ese mismo día 9 y moriría el 11 en un ataque al chalet de Melquíades Alvarez, emprendido desde la Plaza de Toros.

32 N.º 84, de 8 de octubre de 1938.

33 Guillermo García Martínez. **«Los defensores del Cerco de Oviedo»**, pags. 192-193.





Camión blindado Naval-Somua destruido en Oviedo durante la ofensiva de octubre de 1936. La prensa nacional de la época –"La Nueva España"– ya lo identificaba como construido en Bilbao, asegurando que permaneció abandonado entre líneas varios meses. (Fotos Biblioteca Nacional).

disponía de dos proyectiles (otras fuentes dicen tres), alcanzó al tanque con el último de ellos *"destrozándole el radiador y el motor e incendiándolo"*; los atacantes emprendieron la huída en el camión blindado. También se registra en esa jornada el empleo de un *"tanque"* en el avance Republicano a través de La Argañosa.

Como se ve, son varios los relatos que registran la presencia de vehículos dotados de cañón y, posiblemente, orugas; relatos en los que, además, se hace clara distinción entre *"blindados"* y *"tanques"*. ¿Cuáles serían estos últimos? ¿Se habría enviado para la ofensiva contra Oviedo alguno de los Renault llegados desde Francia? Aunque remota, no descarto esta posibilidad, dado que se conocen fotografías de carros Renault destruidos por los defensores de la capital asturiana, si bien ha sido imposible fecharlas con seguridad, por lo que podrían corresponder a posteriores ataques.

Por otra parte, se conservan en la Biblioteca Nacional dos fotografías de un camión blindado Naval-Somua quemado cuyos pies aseguran que están tomadas en Oviedo. Indudablemente, el blindado es el mismo en las dos fotos y éstas han sido hechas en el mismo lugar, pero con una diferencia en el tiempo probablemente de meses ya que los árboles que se ven en ellas carecen de hojas en una de las fotos, mientras las tienen en la otra –¿otoño/invierno de 1936, la primera, y primavera de 1937, la segunda?–, lo que sugiere que permaneció bastante tiempo abandonado frente a las líneas nacionales de Oviedo, pudiendo así ser filmado tras la liberación de la plaza, para un documental[34] en el que se afirmaba fue destruido

34 **«Oviedo»**, Filmoteca Nacional. Ref. 624.

en los combates de octubre del 36. Como quiera que este modelo de blindado sólo se produjo en la Constructora Naval de Sestao, de confirmarse la presencia del mismo en Asturias en la fecha señalada, constituiría la prueba de que las fuerzas asturianas fueron reforzadas para la citada ofensiva de octubre con medios blindados del Ejército del Norte... ¿También con FT.17?

A partir del 12 de octubre, aparecen los primeros estadillos conocidos del Ejército republicano en Asturias[35] y lo cierto es que no se localiza en ellos más que el tanque *«La Muerte»*, en el sector San Esteban de las Cruces, con siete hombres y un fusil ametrallador, a las órdenes de Secundino Pozo, y una unidad de *"Carros blindados"*, en el sector Biedes-Brañes, con nueve hombres al mando del delegado Adolfo Sáez, armados con ocho fusiles y un fusil ametrallador. En cualquier caso, tales estadillos o están incompletos o no fueron redactados con el detalle suficiente; así, por ejemplo, no figura ningún blindado en la columna de Manolín Fernández, cuando sabemos que disponía de ellos. Afortunadamente, contamos con un documento[36] –sin fecha, pero sin duda próximo a la ofensiva republicana de octubre por las unidades que en él se mencionan– que pormenoriza los ingenios con que contaba la Sección de Blindados, a las órdenes de Antonio Vallejo, que figuran en el cuadro adjunto.

Entre los medios blindados acopiados para la ofensiva, aparece también, en el Sector Lugones, un tren blindado. Dicho tren había sido alistado por personal de Duro Felguera en el Depósito de Máquinas de La Algodonera, en Gijón, según planos de Ángel Bada, hijo del maquinista y jefe del depósito

1º Grupo	Carro n.º 1 *«José Alvarez, Bandera»**
	Carro n.º 2 *«A. Alonso, Caleyu»***
	Carro n.º 3 *«Fantasma n.º 1»****
	Carro n.º 4 *«Fantasma n.º 2»*
2º Grupo	Carro n.º 1 *«C.N.T. La Felguera»*
	Carro n.º 2 *«Ascaso»*
	Carro n.º 3 *«Baldomero del Val»*
	Carro n.º 4 (sin nombre; después, *«Víctor Arias»*)

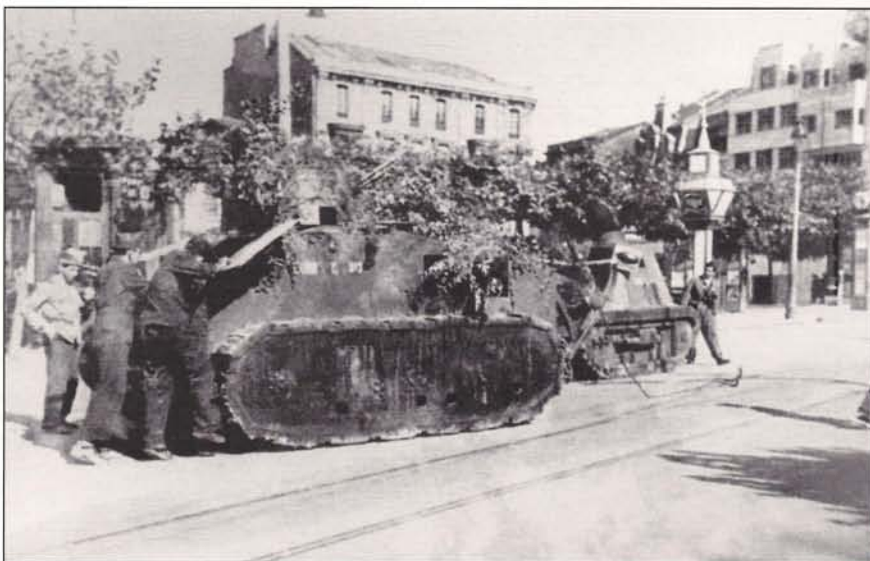
Había además un noveno blindado independiente, asimismo sin nombre, al mando de Emilio Flórez, agregado al «Grupo de Choque de Grado».

* Marca Diamon (sic). Peso, 5 Tm. Velocidad por terreno llano, 90 km/h. Velocidad en pendiente, 40 km/h. Capacidad de remolque, 6 Tm. Dotación, 9 hombres. Armamento, 2 fusiles ametralladores y 6 fusiles.

** Marca C.M.C. (sic). Peso, 11 Tm. Velocidad por terreno llano, 70 km/h. Velocidad en pendiente, 50 km/h. Capacidad de remolque, 11 Tm. Dotación, 11 hombres. Armamento, 1 fusil ametrallador y 11 mosquetones.

*** Marca U.S.A. Peso, 9 Tm. Velocidad por terreno llano, 20 km/h. Velocidad en pendiente, 12 km/h. Capacidad de remolque, 3 Tm. Dotación, 8 hombres. Armamento, 6 fusiles.

El carro Trubia n.º 3 llevando a remolque por la ovetense plaza de la Escandalera al Landesa republicano, recuperado en el Naranco por las tropas nacionales el 27 de octubre.





35 Reproducidos por Artemio Mortera en **Revista Española de Historia Militar**. **«El Socorro a Oviedo»**, pags. 254-256.

36 Archivo Histórico Provincial de Asturias. Documentación microfilmada del Archivo Histórico de Salamanca –en lo sucesivo, A.H.P.A.– C. I-54. Ex. 24. C. I-54. Ex. 24.



Otras dos instantáneas del remolque del Landesa por el Trubia n.º 3 tomadas en la plaza de la Escandalera, que nos permiten apreciar varios detalles de los vehículos, como las dos ametralladoras de la torreta doble del Trubia, la Hotchkiss frontal del Landesa o el estroboscopio horizontal que proporcionaba visión continua al conductor de este último.







Dos fotos más del Landesa armado capturado por los nacionales en el Naranco. La de la izquierda nos muestra el tensor para regular la polea de transmisión de la oruga.

Federico Bada Varela, y se componía de la locomotora n.º 2.550 *«El Vadillo»* del Ferrocarril del Norte, un vagón correo y otro del que no se precisa modelo, blindados con elementos procedentes de Bilbao y otros lugares. La preparación del tren se había iniciado en el mes de septiembre, debiendo quedar listo a finales de mes, toda vez que el día 1 de octubre se nombraba maquinista del mismo a José Fernández Miranda y fogonero a Luis Bermejo. Asimismo, para permitir su aproximación hasta Oviedo, se reconstruía por esas mismas fechas el puente sobre el río Nora del kilómetro 143,797, que había sido volado por los propios

Un grupo de defensores de Oviedo se fotografía gozoso ante el Landesa armado recuperado en el Naranco. (Foto Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias. Fondo Roa) .





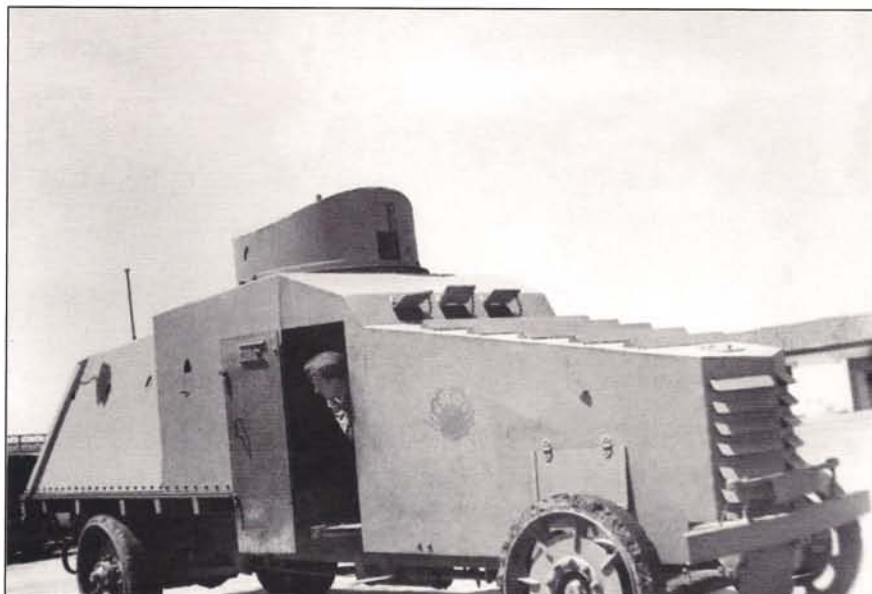
Blindado Ferrol fotografiado el 23 de julio de 1936 durante las operaciones que condujeron a la toma de Puentedeume. Se trata de un vehículo –tal vez, el primero alistado- que difiere del esquema habitual por la falta de torreta y la distinta disposición de las mirillas. (Foto Javier Fernández Miranda).

republicanos en los primeros días de la contienda cuando aún temían las salidas de Aranda hacia Gijón. Tal vez, tuvo tiempo durante la ofensiva de efectuar alguna fugaz incursión, sin trascendencia alguna, habida cuenta sobre todo de que al frente oriental de Oviedo se le había reservado en ella un papel muy poco activo. Parece, no obstante, que su conato de actuación sirvió para poner de relieve las deficiencias de su blindaje y la limitada potencia de la locomotora.

Por su parte, las columnas gallegas que trataban de enlazar con los cercados utilizaron dos camiones blindados en apoyo de la 3.ª Bandera de la Legión en su ataque a Bolgues del 7 de octubre. Los dos ingenios, que debían cubrir el flanco derecho de la unidad, avanzando desde Peñaflor por la carretera de Trubia, resultaron averiados al inicio de la acción. Podía tratarse de dos blindados *Ferrol* del 2.º Regimiento de Artillería de Costa, aunque ciertamente no hay constancia documental de la presencia en Asturias de tales vehículos hasta el mes de noviembre, por lo que no puede descartarse la posibilidad de que fueran blindados tomados al enemigo; uno de ellos, tal vez, el capturado un mes antes en Pravia. Asimismo, dichas columnas, durante su avance por Las Regueras, hubieron de hacer frente el 12 de octubre a blindados republicanos, que fueron rechazados por los obuses de 105/22 de la 1.ª Batería del 16.º Rgto. Ligero.

Un blindado Ferrol, ostentando el característico emblema de "Los Mariscos", es examinado por un militar de la Legión Cóndor. (Foto Archivo Juan Arráez).

El 17 de octubre, las Columnas Gallegas rompían el cerco de la capital Asturiana, dejándola enlazada con Grado por caminos de herradura a través de las faldas del Naranco. Inmediatamente iniciaron una serie de operaciones para ensanchar en lo posible la precaria comunicación, mientras que sus adversarios hacían todo lo que estaba en su mano por cortarla, empleando en estas acciones los medios blindados de que disponían. Así, el 21 de octubre, lograban las fuerzas republicanas de San Claudio, con el apoyo del blindado *«Bandera»*, bloquear un convoy motorizado nacional que trataba de forzar el paso hacia la capital por la carretera que llega hasta ella desde El Escamplero; vía esta de comunicación que no quedaría despejada –relativamente– hasta el día 25 en que los nacionales consiguieron ocupar San Claudio. El 27 de octubre, dentro de este ciclo de operaciones encaminadas a alejar el anillo de fuego que continuaba rodeando Oviedo, las fuerzas nacionales capturaron, durante un reconocimiento efectuado en el Naranco, el carro armado *Landesa* y el *Trubia* que los gubernamentales, como ya se ha dicho, se habían limitado a retirar de primera línea unos días antes. Hay constancia de que el Landesa fue remolcado a Oviedo y puesto en servicio posteriormente. Se ha recogido un testimonio[37] que lo sitúa a finales de 1937 y principios de 1938, ya terminada la guerra en el Norte, en el alto de Santo Emiliano, a medio camino entre Mieres y Langreo, asignado a un destacamento de Artillería allí establecido. Del carro *Trubia*, en cambio, no se vuelven a tener noticias, lo que hace suponer que fue recuperado en tal mal estado que su destino sería el desguace o la canibalización para mantener en servicio los dos que restaban a la guarnición ovetense.



Al hacer referencia a los ataques de la 3.ª Bandera de la Legión en Bolgues, en busca de encontrar una paso hacia Oviedo a través de El Escamplero, se mencionó la posibilidad de que alguno de los dos camiones blindados, que con tan poco éxito apoyaron su acción, fuera un blindado Ferrol, dado que a poco ya consta documentalmente la presencia de dos vehículos de este tipo en la capital asturiana. Se trataba de dos de los cuatro blindados que tan oportunamente había alistado el Regimiento de Costa de Ferrol, únicos medios acorazados existentes en Galicia al estallar la guerra. Uno de ellos había sido utilizado el 20 de julio, en que se proclamaba el Estado de Guerra en la citada plaza, para transportar morteros y ametralladoras desde el cuartel de Artillería al del

37 Testimonio de Telesforo García García, que tuvo oportunidad de verlo durante una misa de campaña celebrada en dicho lugar con motivo de la reposición del crucifijo en las escuelas.

Regimiento de Infantería de «Mérida» n.º 35. Igualmente, se usó un blindado *Ferrol* para llevar municiones y un mortero a la Comandancia del Arsenal en la madrugada del 21, utilizándose a continuación para trasladar a prisión al destituido Jefe del Arsenal, contralmirante don Antonio Azarola. El comandante Sánchez Esperante, del 2.º Rgto. de Costa, acudió en uno de tales blindados al Gobierno Militar y, poco después, lo empleaba en el asalto al Ayuntamiento y la Casa del Pueblo. Asimismo, fue utilizado un Ferrol en apoyo de las fuerzas que actuaron en los alrededores de la población el día 22 y ocuparon Puentedeume en la jornada siguiente. Posteriormente, serían enviados a los frentes asturianos, junto con las baterías "a pie" que organizó el Regimiento ferrolano, dos de ellos al sector Oviedo-Grado y otros dos a León (La Robla-La Vecilla-Matallana), en refuerzo de la línea de contención establecida por los nacionales en la vertiente sur de la cordillera Cantábrica.



La ofensiva de noviembre en Asturias

Automóvil blindado en Asturias sobre un esquema vagamente inspirado en los FA.1 soviéticos, que habían llegado al Norte el 1 de noviembre de 1936.

La entrada de las Columnas Gallegas en Oviedo, el sábado 17 de octubre de 1936, rompiendo el cerco que la capital asturiana había soportado durante casi tres meses no supuso, ni mucho menos, el cese de la lucha en torno a la misma. Por el contrario, ésta ganó en dureza, si cabe, pudiendo afirmarse que apenas hubo día sin combate, siendo así como la ofensiva desencadenada en el mes de noviembre se nos muestra como una continuación de la porfía por la ocupación o la defensa de la plaza, que no había amainado en ningún momento. La diferencia entre la ofensiva de noviembre y los diarios encuentros que la precedieron estriba tan sólo en que esta última obedeció a un plan de ataque general, en tanto los enfrentamientos anteriores pretendían únicamente la consecución de objetivos locales.

Se suele hablar de esta ofensiva de noviembre sobre la capital de Asturias como un hecho aislado, al igual que se trata aisladamente la ofensiva sobre Villarreal, coincidente en el tiempo. Nada más lejos de la realidad: los ataques eran generales, coordinados –sumándose al esfuerzo el Cuerpo de Ejército de Santander– y con objetivos mucho más ambiciosos. Varias fueron las circunstancias que se combinaron para gestar dicha ofensiva.

Por una parte, se había dispuesto desde Madrid la constitución del Estado Mayor del Ejército del Norte, designando, el 12 de septiembre de 1936, al capitán don Francisco Ciutat de Miguel para la jefatura de su Sección de Operaciones. Sin embargo, dado que tal Estado Mayor no existía y que se encomendaba al capitán Ciutat su organización, éste actuaría en la práctica como jefe del mismo.

Por otra parte, el 6 de octubre se promulgaba el Estatuto de autonomía vasco –aprobado el día 1 por las Cortes– y en la jornada siguiente se constituía el Gobierno provisional de Euzkadi, en el que don José Antonio Aguirre acumulaba a su cargo de Presidente la Consejería de Defensa. El Partido Nacionalista Vasco, que hasta entonces se había mostrado un tanto reticente en su colaboración con los restantes partidos y organizaciones de izquierdas vascos, se sumaba con todo su ímpetu a cualquier plan ofensivo que tuviera por objeto liberar las provincias vascongadas sometidas a los nacionales.

Además, a lo largo del mes de noviembre llegaron a Bilbao cuatro barcos con material de guerra, el primero de los cuales, el *«A. Andreev»*, que tomó puerto el 1 de noviembre, transportaba el primer gran cargamento suministrado por la U.R.S.S. al Norte republicano, del que formaban parte, entre otros materiales (15.725 fusiles, 187 ametralladoras, 18.650.000 cartuchos, 21 piezas de artillería, 50 lanza-minas y 72.000 proyectiles), 20 autoametralladoras-cañón Ba.6, 10 autoametralladoras FA.1 y 15 aviones de caza Polikarpov I.15 que proporcionarían al Ejército del



Norte la indiscutible superioridad en ese teatro de operaciones en cuanto al dominio del aire y al material blindado se refiere. Ninguno de los otros tres barcos mencionados transportaba medios acorazados, que ya no volverían a recibirse en los puertos del Cantábrico hasta 1937. La llegada de todas estas armas provocó una indudable euforia en los mandos del Norte republicano, que veían como a la superioridad numérica en hombres, que detentaban, se unía la supremacía material que les facultaba para llevar a cabo sus planes más ambiciosos.

Por último, en este mes de noviembre las columnas nacionales habían alcanzado los arrabales madrileños y se estaba combatiéndo por la capital de España, que atravesaba momentos muy delicados, recibiéndose en el Norte, desde la misma, angustiosas peticiones para que organizaran una ofensiva que distrajera las reservas nacionales.

En atención a dichas peticiones, el capitán Ciutat preparó un plan de ataque general que fue plasmando en sucesivas Órdenes de Operaciones[38], acabando por asignar al Cuerpo de Ejército vasco la ocupación de Villarreal-Vitoria-Nancalares-Miranda de Ebro; al de Santander la de Villarcayo-Traspaderne, confluyendo en Miranda con el anterior, y al de Asturias la ocupación de Oviedo y la de Carrocera-Riaño en conjunción con el de Santander, aunque el C.E. asturiano acabaría por concentrar todos sus esfuerzos y atenciones en el ataque a Oviedo y su corredor de comunicación, olvidándose de este último objetivo, en el sector oriental, que consideraba muy secundario. Igualmente, estas órdenes distribuían los medios de Ejército entre los cuerpos participantes, asignando –en lo que concierne a los treinta blindados soviéticos recibidos, con los que se había constituido el Batallón de Carros del Ejército del Norte (al mando –al menos, en enero– del capitán D. Santiago Saiz Palacios)– 10 "*carros pesados*" (BA.6) y 5 "*carros ligeros*" (FA.1) al C.E. vasco; 3 "*pesados*" y 2 "*ligeros*" al de Santander y 7 "*pesados*" y 3 "*ligeros*" al de Asturias. Son varios los autores que aseguran fueron veinte los autoametralladoras ligeros y diez los autoametralladoras-cañón pesados llegados en el «*A. Andreev*», probablemente, al dar por buenas las cifras erróneas que José Antonio Aguirre consigna en su Informe al Gobierno Central de 13 de enero de 1937. Asegura en él que llegaron a Bilbao "*diez tanques... con cañón de 47 mm.* (sic) *y... otros 15 ó 20 más pequeños con ametralladoras*"; sin embargo, la distribución de medios del Ejército del Norte que figura en la citada O.G.O. de 12 de noviembre –distribución que más adelante veremos confirmada al estudiar su actuación en las operaciones, quedando así excluida cualquier posibilidad de error– no deja lugar a dudas en cuanto a que fueron precisamente

El Ejército del Norte envió a Asturias, para la ofensiva de noviembre contra Oviedo y su corredor de comunicación, siete autoametralladoas-cañón soviéticos BA.6, ante uno de los cuales se fotografían el 1/12/36 varios milicianos junto con sus tripulantes. Obsérvese el emblema con la silueta del vehículo que muestran el segundo por la izquierda, en el pecho, y el tercero y cuarto, en el gorro y casco respectivamente. (Foto Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).

38 Orden Preparatoria n.º 1 para el C.E. de Euzkadi, de 8 de noviembre; Orden General de Operaciones n.º 2, de 9 de noviembre; Orden General de Operaciones n.º 2 (de nuevo) de 12 de noviembre (A.G.M. - D.R. - L. 854 – C. 1).

veinte los BA.6 y diez los FA.1. Se creó para los tanquistas del Batallón de Carros del Ejército del Norte un distintivo metálico, para la gorra o la guerrera, que representaba el perfil de un BA.6.

En noviembre, el C. E. de Asturias, al igual que los otros dos que con él constituían el Ejército del Norte, aún no había organizado sus fuerzas en brigadas, encuadrándose sus batallones en los llamados "frentes" y "comandancias", divididas a su vez en "sectores". La ofensiva contra a Oviedo y su pasillo de comunicación quedó encomendada a uno de los cuatro sectores del Frente de Avilés –el de Grullos–, a los dos sectores del Frente de Gijón –los de Posada de Llanera y Lugones /Colloto–; a los dos sectores del Frente de Oviedo –el de San Esteban y el de Santa Marina– y a dos de los tres sectores que constituían el Frente de Trubia –los de Trubia y Bayo–, de acuerdo con las Órdenes de Operaciones números 1[39] y 2[40], de 20 y 25 de noviembre respectivamente, particulares del C.E. asturiano. Se especificaba asimismo en tales órdenes la distribución de los medios blindados entre los diferentes sectores participantes, aunque, como es lo habitual, no se concreta en ellas los modelos de los mismos. Sin embargo, hemos podido acceder a un parte de operaciones de la Sección de Blindados del Cuerpo de Ejército, de fecha 28 de noviembre[41] –coincidente en gran medida con las Órdenes– que los detalla, lo que nos permite conocer exactamente de cuáles se trataba en cada caso. (Ver cuadro adjunto).

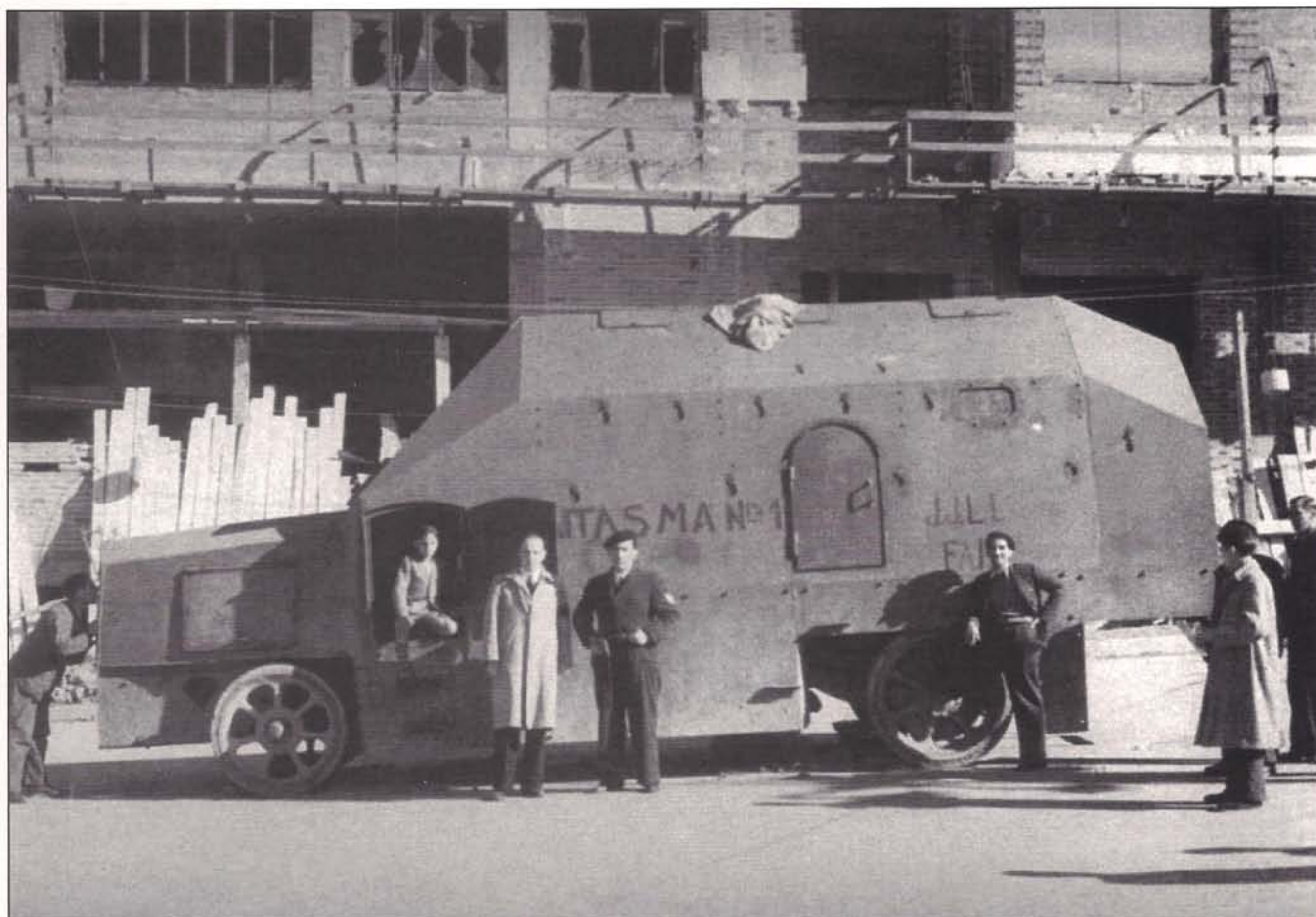
39 A.H.P.A. – C. I-30 – Ex. 7.

40 A.H.P.A. – C. I-10 – Ex. 4.

41 A.H.P.A. – C. J-5 – Ex. 6.

Blindados relacionados en las Órdenes de Operaciones	Ingenios relacionados en el Parte de la Sección de Blindados
Sector Bayo.	
3 carros blindados	BA.6 n.º 5
Objetivos:	*«C. Velasco»*
Día D, Monte de los Pinos-Peñaflor	*«Genaro Vega»*
Día D+1, Santullano	
Sector Trubia.	
2 camiones blindados C.N.T.	*«José Fernández Rico»*
Objetivos:	*«A. Alonso Caleyu»*
Día D, Valduno-Monte de La Parra	
Día D+1, ataque en dirección Quejo-Altuna	
Sector Grullos.	
Objetivos:	*«E. Malatesta»*
Día D, Pico Cimero	
Día D+1, Santullano	
Sector Posada de Llanera.	
Objetivos:	
Día D, Pico del Árbol-Cantera de Santín	
Día D+1, Loriana	
Sector Lugones.	
3 coches blindados	BA.6 n.º 3
Objetivos:	BA.6 n.º 6
Día D, La Cadellada-Quinta Rubín-La Quintana	BA.6 n.º 7
Día D+1, El Valle-Cuartel Pelayo-Orfanato Minero	
Sector San Esteban.	
5 carros blindados nuevos y	BA.6 n.º 1
"4 blindados de la CNT"	BA.6 n.º 2
Objetivos:	BA.6 n.º 4
Día D+1, Fresno-Adoratrices-Catedral	FA.1 n.º 8
	FA.1 n.º 9
	FA.1 n.º 10
	«Ascaso»
	«CNT La Felguera»
	«Víctor Arias»
	«Baldomero del Val»
Sector Santa Marina.	
"2 coches blindados"	*«Fantasma n.º 2»*
Objetivos:	*«J. Álvarez Bandera»*
Día D+1, El Cristo-Plaza de Toros-Paraxuga-San Pedro de los Arcos-Hospital Militar	

Se incluyen los objetivos asignados a cada Sector para que el lector pueda hacerse una idea de las misiones encomendadas a cada grupo de blindados.



El blindado «Fantasma n.º 1» fotografiado en Oviedo, ante el edificio en construcción de la Caja Asturiana de Previsión Social, tras ser capturado –en aparente buen estado– por los defensores de la plaza. (Fotos: Biblioteca Nacional).



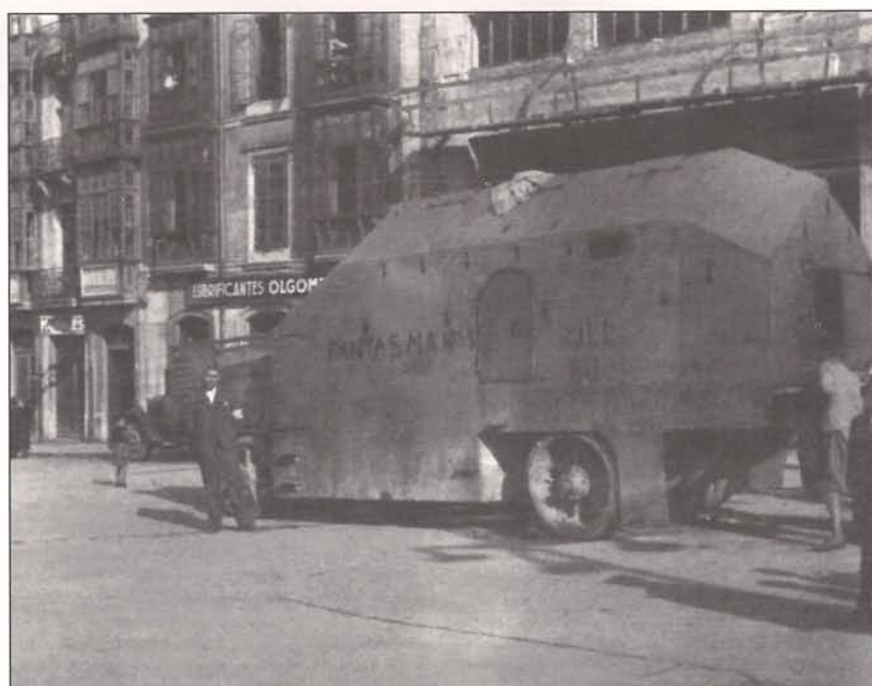


El «Fantasma n.º 1», tomado a los republicanos, fue profusamente fotografiado. Esta imagen, al igual que las dos anteriores, nos lo muestra en la ovetense Plaza del Carbayón.
Ilustración: Julio lópez Caeiro.

Existe una pequeña discrepancia entre los documentos en cuanto que los *"5 carros blindados nuevos"* del Sector San Esteban finalmente acabarán siendo seis. Además, en el parte de operaciones figura un segundo blindado de más sobre los relacionados en las Ordenes: el *«E. Malatesta»*, afecto al Sector Grullos.

Por otra parte, vemos en el parte de operaciones algunos blindados artesanales más de los existentes en octubre y se echa en falta al *«Fantasma n.º 1»*, lo que no tiene nada de particular pues sabemos, por varias fotografías que nos le muestran en el interior de Oviedo, que había sido capturado por los nacionales, aunque no ha podido precisarse la fecha en que tuvo lugar su captura. Hay quien asegura que se trataba del vehículo inutilizado por la pieza del brigada Herminio Argüelles el 15 de octubre, pero eso mismo también se dice del Naval-Somua al que ya nos hemos referido e incluso de cualquier blindado del que se haya conservado una fotografía.

Contaban nuevamente los republicanos con un tren blindado que no era el mismo que trataron de utilizar en los ataques de octubre. Casi lista la locomotora *«El Vadillo»*, empleada en aquel, tomaron la decisión de blindar, igualmente en el Depósito de La Algodonera,



la n.º 3 de la Junta de Obras del Puerto del Musel, una 040T, construida por Maffei en 1925, con el número 5624, para el tramo de vía ancha Veriña-El Musel del ferrocarril de Carreño. Se trataba de una locomotora bastante más potente que la anterior, desprovista de ténder, lo que la permitía marchar con facilidad en ambos sentidos, resultando así muy adecuada a la misión que se la destinaba. Completaban el convoy cuatro vagones blindados con planchas de 8 mm. de espesor, según testimonio de Ramón Alvarez[42], armados con un cañón de 75 mm. –probablemente un Schneider de 75/28– y cuatro ametralladoras[43]. La locomotora quedó lista el 11 de octubre, teniendo como maquinista a Restituto Rodríguez Suárez y como fogonero a Amador González Vigón. En cuanto a la locomotora 2.550 *«El Vadillo»* –tripulada a partir del 14 de noviembre por el sargento Alfredo Rodríguez García, maquinista, y el fogonero José Fernández Cadavieco–, junto con el coche de correos blindado que anteriormente la acompañaba, se constituyó en tren auxiliar del anterior con el que formó una sola unidad de combate; de ahí que los informes nacionales hablen siempre de dos trenes blindados, mientras los republicanos se refieren a uno solo. Tal unidad,

42 «**Rebelión militar y revolución en Asturias**». S/L. Autoedición, 1995. Citado por Javier Fernandez López en «**Ferrocarril y Guerra en Asturias**».

43 A.H.P.A. - C. I-34 – Ex. 4.





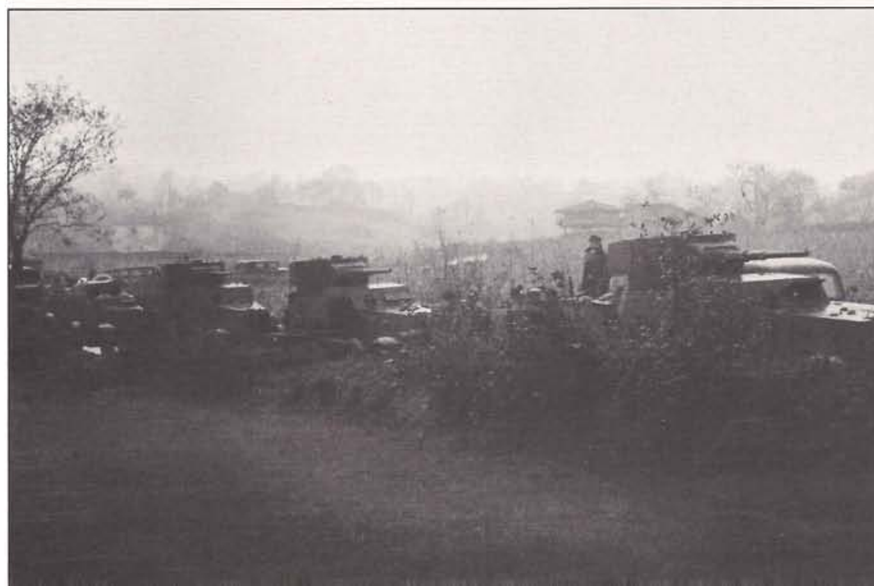
El blindado «C. Velasco» quedó inutilizado a la altura de La Mata durante el ataque del 27 de noviembre, siendo trasladado posteriormente por los nacionales a Grado donde aparece fotografiado en la calle Valentín Andrés, esquina Hilario Suárez. Obsérvese el impacto sobre el puesto del conductor. (Fotos Florentino López. Colección Barja Bordiú. Museo del Pueblo de Asturias. Gijón)

con la denominación de Batallón Tren Blindado quedaba a las órdenes de Angel Bada Beltrán. Se preparó asimismo otro tren blindado a base de la locomotora 1608 del ferrocarril del Norte, una de las 030T, fabricada por Dübs en 1898 con el número 2743, a la que se aplicó un blindaje elemental, pues no se trataba de conformar una unidad de combate sino un tren de reparación de vías y transporte que remolcara una plataforma con personal de vía y herramientas entre Soto de Rey y el Caleyo, esta última en una zona muy próxima al frente.

La ofensiva republicana se desencadenó, como estaba previsto, el 27 de noviembre, cosechando los atacantes un fracaso monumental, pues no llegaron a ocupar con carácter definitivo ni uno sólo de los objetivos asignados. Los Sectores de Bayo y Trubia actuaban unificados bajo el mando conjunto del teniente coronel Semprún por lo que agruparon cuatro vehículos –el BA.6 n.º 5 y los blindados *«C. Velasco»*, *«José Fernández Rico»* y *«Genaro Vega»*– sobre la carretera San Martín de Guruyés-La Mata-Grado, al Oeste del Monte de Los Pinos, mientras asignaban el *«Caleyu»* al ataque desde Llera sobre Vega de Anzo, al Este de aquel; la acción sobre Valduno no tendría apoyo de medios blindados toda vez que los objetivos se hallaban al otro lado del Nalón, que debían cruzar. Paradójicamente, fue en este último punto donde consiguieron los mejores resultados al conseguir el batallón «Sangre de Octubre» (Asturias 47) ocupar Valduno y el monte de La Parra –objetivo importantísimo este último, pues cortaba el pasillo de comunicación con Oviedo–, aunque tuvieron que desalojarlos a poco y repasar el río empujados por un contraataque nacional. En cuanto al ataque sobre la carretera de La Mata, el







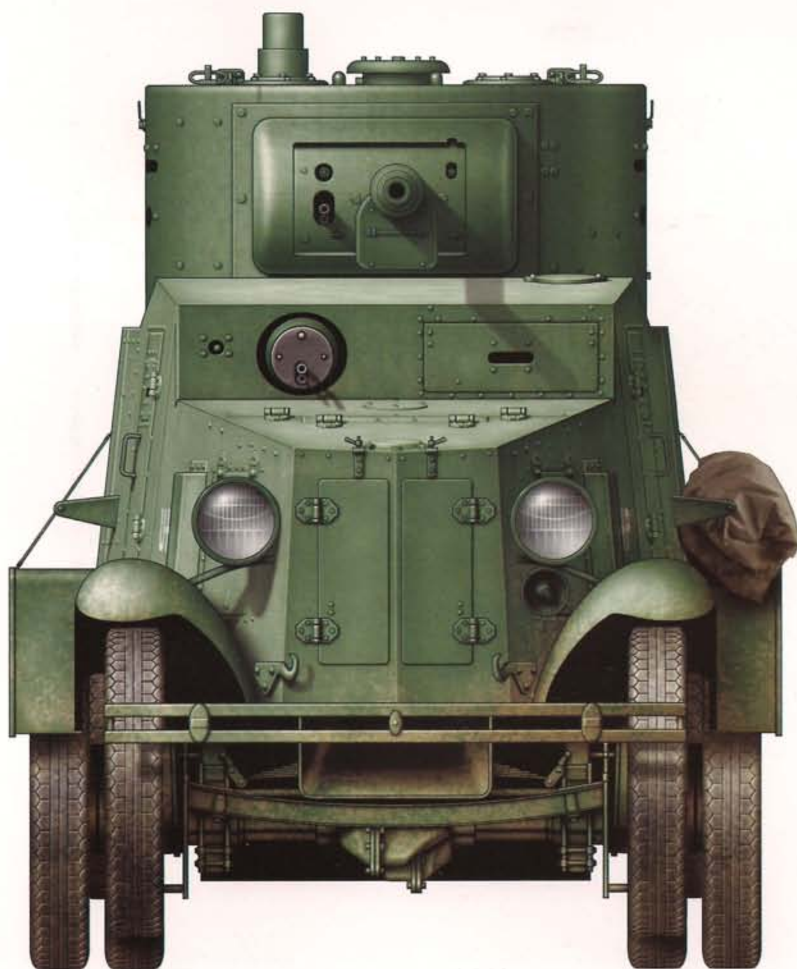
Cuatro autoametralladoras-cañón BA.6 y un autoametralladora FA.1 aguardan el momento de entrar en combate sobre la carretera de San Martín de Gurullés a Grado en la lluviosa amanecida del 1 de diciembre de 1936. (Fotos Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).

parte de la Sección de Carros de Asalto asegura que el *«C. Velasco»* llegó hasta el Ayuntamiento de Grado, algo poco creíble pues la infantería no logró pasar de Rivielles y La Mata, a 2,5 kilómetros de Grado. En cualquier caso, el blindado hubo de retroceder marcha atrás, quedando atascado, inutilizado, por una avería en la caja de cambios ocasionada por el mal estado del terreno, según el parte de su unidad; sin embargo, las fuentes nacionales aseguran que fue detenido por la artillería y en las fotos que le tomaron una vez que fue remolcado a Grado se aprecia claramente el boquete de un impacto sobre el puesto del conductor. Como quiera que fuese, los restantes blindados trataron de darle remolque, aunque se vieron obligados a abandonarlo "*a dos kilómetros de dicho pueblo*" (Grado) a causa del fuego enemigo que, según los nacionales, alcanzó a otros dos

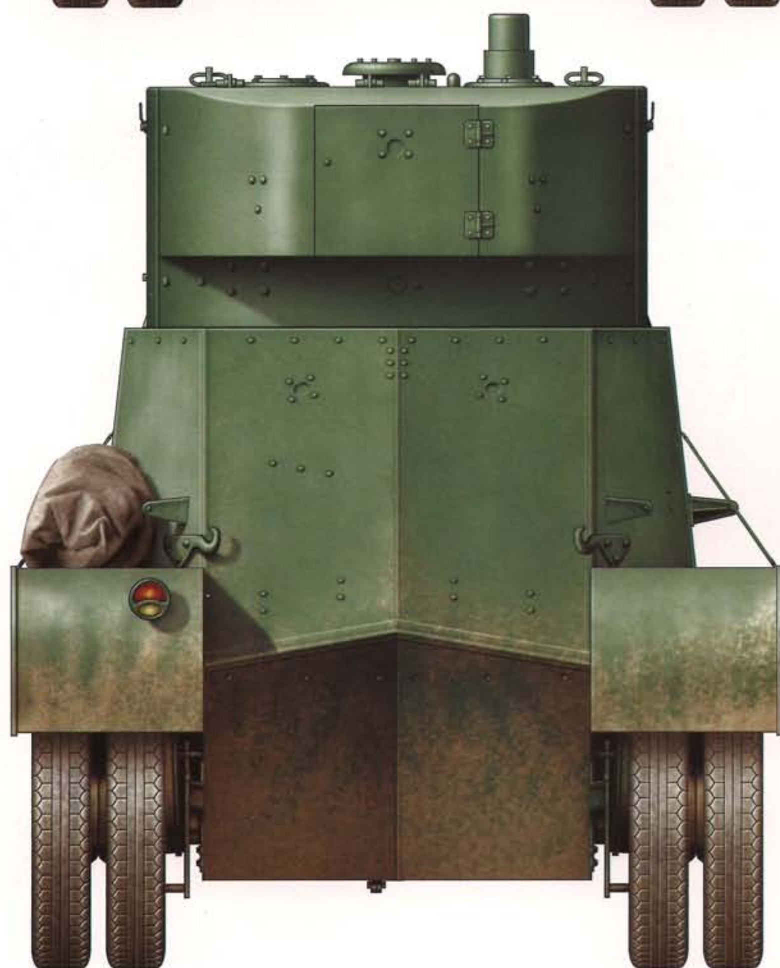
Ofensiva sobre Oviedo
Noviembre-Diciembre de 1936

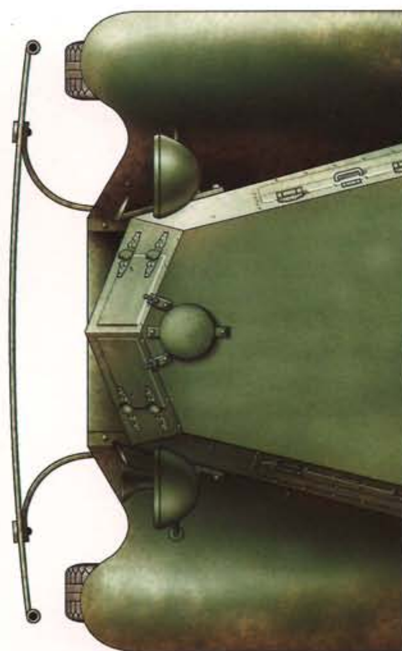


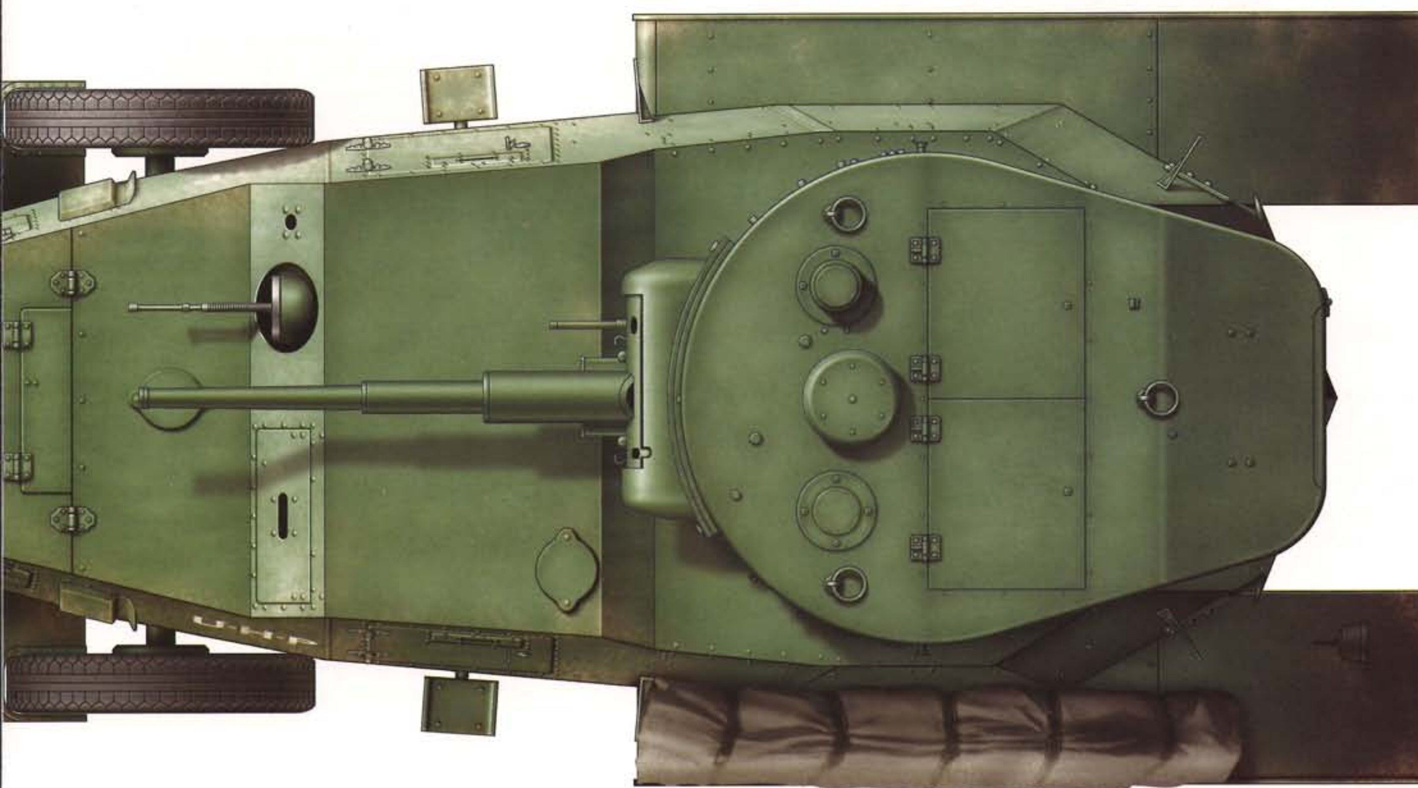
Una vista más de la columna blindada preparada para apoyar el ataque del del batallón «n.º 1 del Rgto. Muñiz/Asturias n.º 33» (Bárzana) contra La Mata, el 1 de diciembre. (Foto Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez).















Autoametralladora soviético FA.1 fotografiado en La Corredoria, en el sector de Lugones, frente al taller de construcción de carros de labor de Santos Secades, en la plaza de los Cuatro Caños. Tras él asoma el blindaje a dos vertientes del «Fantasma n.º 2»
Ilustración: Julio López Caeiro.

blindados. Sabemos que, al menos, resultó herido Fructuoso Sandino, delegado del *«Genaro Vega»*. El citado parte alaba la actuación del BA.6 n.º 5 que *"con su pieza de Artillería desalojó una casa y tres paneras*[44]*, haciendo muchas bajas vistas al enemigo, calculándose éstas en unas cincuenta"*.

En el Sector Lugones los tres BA.6 de que disponían *"desalojaron al enemigo de algunos parapetos"*, a costa de dos bajas: Rafael Hernández y Julián Arrubas Sanz, heridos.

El fracaso operativo aconsejó suspender la ofensiva, anulándose las acciones previstas para el día D+1, y reorganizar las fuerzas para reemprenderla más tarde en cumplimiento de las órdenes del Ejército del Norte. El nuevo envite tendría lugar el 1 de diciembre, pero con unos objetivos mucho más reducidos: se trataba ahora de ocupar únicamente el Monte de los Pinos, entre Grado y San Martín de Gurullés por las fuerzas de los Sectores de Bayo y Trubia, encomendando a los restantes sólo misiones de apoyo. La Orden de Operaciones n.º 3 de 30 de noviembre[45] asignaba a las fuerzas atacantes diez *"carros blindados"* pero, dado que el objetivo principal era un monte, de difícil acceso a cualquier tipo de carro e imposible para vehículos de ruedas, acumulaba cinco de ellos en el sector Oeste –de nuevo la carretera San Martín de Gurullés a Grado– en apoyo del batallón «Bárzana» (Asturias 33), que llevaría la acción principal en esa zona, mientras dejaba los otros cinco *"en reserva a disposición del Mando para caso de contraataque"*. Se advertía que *"...los camiones blindados establecerán enlace con el Mando por medio de sus coches pequeños"*, en clara referencia a los FA.1. El ataque del 1 de diciembre obtendría resultados idénticos al anterior –un río de sangre que no bastó para conquistar una sola posición

44 Las *paneras* son hórreos grandes, rectangulares, de más de cuatro *pegollos* (patas).

45 A.H.P.A. - C. I-59 – Ex. 3.

enemiga– y un nuevo aplazamiento de las operaciones para mejor ocasión.

Se buscaría ésta el 10 de diciembre con un nuevo ataque general al "corredor" en el día D, para pasar el D+1, tras haber cortado aquel, al asalto de la ciudad. El mayor número de medios blindados se asignaba al Sector Posada de Llanera que, en los ataques anteriores, había carecido de ellos. La Orden de Operaciones, de nuevo con Número 3[46], agregaba a dicho Sector "*...6 carros rusos (2 pequeños y 4 grandes)...*" para tomar el monte Otero y amenazar el vértice Guilero, objetivos de montaña poco apropiados para el empleo de los BA.6 y FA.1 que habrían de limitarse al apoyo lejano a las fuerzas atacantes desde las carreteras. Ya el día 9, víspera de la ofensiva, los partes nacionales aseguraban que "*...nuestra Artillería ...ha inutilizado cerca de Oviedo un tanque que avanzaba hacia la plaza, destrozando también un coche ligero que trató de acercarse a aquel para recoger las bajas y personal restante de su equipo*"[47]. Los ataques del día 10 se saldarían con un nuevo fracaso; el Sector Posada dio parte de haber ocupado el Otero, aunque se vio obligado a abandonarlo por la presión enemiga, perdiendo uno de los BA.6 que fue capturado por los nacionales frente a la posición de Soto, próxima a Grado, a la que se acercó por la carretera de Avilés hasta que "*...un certero cañonazo hizo blanco en la torreta, hiriendo a varios de sus ocupantes*"[48]. Con impacto artillero o sin él, parece que el blindado fue definitivamente apresado por una sección de la 3ª Bandera de la Legión al mando del sargento don Martín Sanabria Fernández, como prueba el hecho de que tal sección fuera recompensada por la captura con una cantidad en metálico por el Gobernador de Asturias, general Aranda. Un parte telefónico recibido a 18,20 horas en la Sección de Operaciones del Estado Mayor del C.E. de Asturias informaba: "*Dice Marcos* (el "camarada Marcos" era el asesor soviético especialista en el empleo de carros) *que están reunidos los Comandantes de los Batallones para formar un plan de operaciones para rescatar el carro atascado, ya que hay dos sirvientes dentro*"[48a]. Dicho plan no fructificaría; el vehículo, del que se remitieron fotografías al general Mola, Jefe del Ejército del Norte, sería exhibido en Grado, donde fue llevado tras su captura. Pondrían el colofón a la ofensiva una serie de ataques locales emprendidos por los republicanos a lo largo de todo el mes de diciembre, con intervención de los "*tanques*" en el efectuado el día 15 –una vez más sin éxito– contra La Cadellada.

Como quiera que el Sector Lugones sólo tuvo una jornada de auténtica actividad durante la ofensiva –el día 27– y en ella orientó su acción hacia el barrio de Ventanielles –el punto más alejado, dentro de su zona de acción, de las vías del ferrocarril del Norte–, la actuación del tren blindado, que le había sido asignado, quedó prácticamente inédita.

46 A.H.P.A. - C. I-30 – Ex. 7.

47 Diario de Operaciones de la VIII Región Militar.

48 «**La Nueva España**» de 2 de enero de 1937.

48a A.H.P.A. – C. I-548 – Ex. 2



Uno de los autoametralladoras-cañón BA.6 capturados en Villarreal expuesto a la curiosidad del público ante al frontón antiguo de Vitoria, en la calle San Prudencio. En el rótulo que aparece sobre la valla se puede leer "Entrada al Frontón". (Foto Biblioteca Nacional).

Villarreal

Las fuerzas del Cuerpo de Ejército vasco, cuya contribución a la gran ofensiva de noviembre habría de consistir en la ocupación de Vitoria y Miranda de Ebro, se vieron limitadas al ataque a Villarreal, donde fueron detenidas sin poder tomar el pueblo, que acabaría dando nombre a la batalla, como única realidad de la misma.



Los vehículos encuadrados en el Batallón de Autos Blindados de Euzkadi -como éste alistado en los Talleres Echevarría de Begoña (Bilbao)- respondían a esquemas mucho más elaborados y normalizados que los empleados en los primeros meses de la contienda.

Contaba para tal operación el C.E. Vasco, como se ha dicho, con diez autoametralladoras-cañón BA.6 y cinco autoametralladoras FA.1, a más de una partida de camiones blindados artesanales, que constituían el pomposamente llamado Batallón de Autos Blindados de Euzkadi (ver cuadro en página siguiente) a los que la Orden General de Operaciones n.º 2 de 12 de noviembre de 1936 se refiere en los siguientes términos: "*De los carros blindados construidos en las fábricas nacionales, Euzkadi deberá enviar dos a la Columna Puig de Santander y tanto Santander como Euzkadi deberán concentrar un mínimo de 6 blindados por cada una de las columnas de operaciones, estos carros serán empleados en el ataque y transporte de personal y municiones*"[49].

49) A.G.M. - D.R. - L. 854 – C. 1)

DESPLIEGUE DEL BATALLÓN DE AUTOS BLINDADOS DE EUZKADI EN NOVIEMBRE DE 1936, EN VÍSPERAS DE LA OFENSIVA SOBRE VITORIA.

Sector Markina.	**Blindados n.º 20 y n.º 27** en Urberuaga de Ubilla. Dotación: 1 sargento, 4 cabos y 26 milicianos*. Armamento: 4 pistolas de 9 mm. largo, 1 revólver del 32, 28 fusiles Enfield de 7,7 mm. y 2 rifles.
	Blindado n.º 21 en Echevarría. Dotación: 1 teniente, 1 sargento, 1 cabo y 13 milicianos. Armamento: 11 pistolas ametralladoras y 16 fusiles Enfield de 7,7 mm.
	Blindado n.º 26 (¿Blindado Sanitario?) en Echevarría. Dotación: 2 milicianos sin armamento.
Sector Eibar.	**4 camiones blindados** en Málzaga. Dotación: 1 teniente, 1 sargento y 25 milicianos. Armamento: 31 fusiles Mauser de 7 mm.
Sector Elorrio.	**6 camiones blindados** en Campanzar. Dotación: 1 alférez, 2 brigadas, 4 sargentos, 10 cabos y 60 milicianos. Armamento: 15 pistolas de 9 mm. largo, 2 subfusiles y 62 fusiles Manlicher de 8 mm.
Sector Ochandiano.	**Blindados** (sin especificar cantidad). Dotación: 1 alférez, 2 sargentos, 3 cabos y 27 milicianos. Armamento: 31 fusiles Mauser de 7 mm.
Sector Elgueta.	**Un blindado**. Dotación: 3 milicianos.

* Se emplea el término miliciano, en lugar de soldado, por ser el que aparece en la totalidad de la documentación consultada.



La imagen nos muestra la parte trasera del camión blindado "Echevarria" que ilustra la página anterior.

El capitán don Francisco Ciutat, Jefe del Estado Mayor (sic) del Ejército del Norte, disponía en la Instrucción general n.º 1[50] la distribución de los auténticos vehículos de combate, es decir los blindados rusos, en dos grupos que se afectarían respectivamente a la 2.ª Columna (teniente coronel Cueto), el 1.º Grupo, y a la columna de Orduña (comandante Aizpuru) ó 3.ª Columna, el 2.º. Compondrían los Grupos de carros dos subgrupos, cada uno de los cales estaría compuesto por dos carros pesados BA.6 y uno ligero FA.1. Estos subgrupos constituirían el 1.er Escalón de las Columnas, marchando tras los mismos un 2.º Escalón de reparaciones con dos camiones y un 3.er escalón de transporte de infantería con siete camiones blindados[51]. Este dispositivo, al que habrían de agregársele 3 ó 4 motocicletas y 3 coches de turismo para enlace y mando, constituiría la vanguardia de las columnas en marcha. Quedaban disponibles dos BA.6 y un FA.1 que se integrarían en la reserva (teniente coronel Irezábal), aunque se indicaba que uno de los BA.6 habría de incorporarse al 1.er Grupo, debiendo situarlo la 2.ª Columna, una vez ocupada Vitoria, en Elorriaga, en misión de vigilancia sobre los accesos de Estella y Logroño.

Por su parte, las fuerzas nacionales de Villarreal contaba con un camión blindado, como ya se ha dicho, que utilizaban para cortar la carretera de Ochandiano, al Norte de la plaza.

El ataque sobre ésta dio comienzo el 30 de noviembre con una intensa preparación artillera que precedió a la "...*aparición* (de) *los tanques rusos por la carretera de Ochandiano, en número de tres, que disparaban sin interrupción sus rápidos y eficaces cañones y ametralladoras, y por la carretera de Ubidea, otros tres o cuatro blindados también con cañones y ametralladoras*"[52], lo que parece corresponderse bastante bien con los efectivos de los

50 Fundación Sabino Arana. Archivo del Nacionalismo. Dp. 165-1. Afirmaba en dicha instrucción que "...*los carros... Son aptos para terreno llano y carretera...*"

51 Según Ramón Olazábal (**«Crónicas y testimonios de la Guerra Civil en Euzkadi»**, inédito. Acceso al original facilitado por la Asociación Sancho de Beurko), cada uno de estos camiones blindados transportaba 18 hombres al mando de un sargento, en referencia muy probable a los Somua-Naval que intervinieron en las operaciones.

52 Parte del teniente coronel Iglesias sobre la defensa de Villarreal (A.G.M. – D.N. – L.2 – C.23).

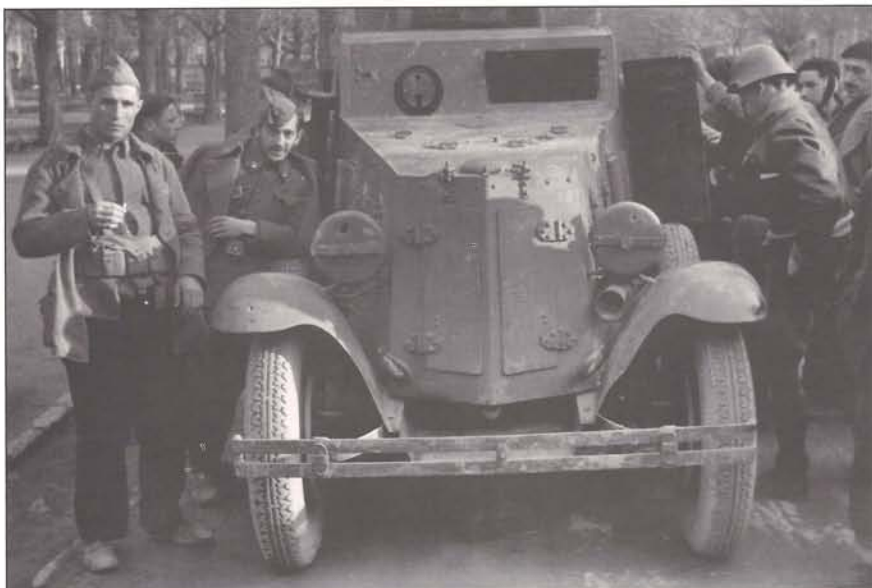


Insignia que lucía en el gorro el conductor del camión blindado n.º 31, del Batallón de Autos Blindados de Euzkadi –cogido por los nacionales en Villarreal–, que forma parte de la colección de la Asociación de Amigos de Laguardia. Como puede verse, no tiene nada que ver con la silueta del BA.6 que ostentaban los miembros del Batallón de Carros del Ejército del Norte.

dos subgrupos del 1.º Grupo relacionados. Los blindados fueron rechazados por los obuses Schneider de 105/11 de la 10.ª Batería del 2.º Rgto. de Montaña, a costa de un cabo muerto y dos artilleros heridos. Al anochecer, llegaban a Villarreal desde Vitoria dos camiones blindados, armados con ametralladoras de 7,92 mm., llevando municiones para los sitiados. Sorprendidos en la entrada Sur de la población, fueron ambos inutilizados por el fuego enemigo, resultando heridos el conductor y el tirador de uno de ellos, que quedó abandonado en las afueras de Villarreal. El 1 de diciembre volvían a la carga los blindados republicanos, siendo frenados por el fuego de la 4.ª pieza (un Schneider de 105/11) de la 2.ª Sección (teniente D. Héctor Elarre) de la 7.ª Batería del 2.º Rgto. de Montaña, que había acudido en refuerzo de la plaza; la sección de la 10.ª Batería, a las órdenes del jefe de la misma, capitán Castejón, detuvo a los blindados que avanzaban por la carretera de Ubidea, inutilizando dos. En la jornada del 3 de diciembre se producía una nueva embestida de los blindados por la carretera de Ochandiano, donde serían detenidos por el "*antitanque*" (el citado obús de 105/11) del teniente Elarre que inutilizó "*tres auténticos tanques rusos*" antes de ser impactado y puesto fuera de combate por los cañones de los BA.6, que mataron a un sargento y a un artillero e hirieron a un cabo y cinco artilleros entre los sirvientes de la pieza. Los dos obuses de 105/11 de la 10.ª Batería del 2.º Rgto. de Montaña, que mandaba el capitán Castejón, se apuntaban la detención e inutilización de cuatro blindados de los empleados como transporte de personal que trata-

Página siguiente: Dos nuevas imágenes del mismo BA.6 capturado en Villarreal que ilustra la página 58, tomadas en Vitoria, ante el frontón antiguo, cuyo rotulo vemos a la izquierda de la imagen. El edificio de la derecha es el cine Florida (calle San Prudencio, 22). (Fotos Biblioteca Nacional)





Autoametralladora-cañón BA.6 tomado por los nacionales en Villarreal, fotografiado en el Parque de la Florida, en Vitoria, donde fue llevado para su exhibición pública. (Foto Archivo «Canario» Azaola).

ban de alcanzar el pueblo por la pendiente en que desembocaba la citada carretera de Ochandiano. Según Ramón Olazábal, el segundo blindado recibió un impacto que le hizo volcar, obstruyendo la carretera y obligando al que encabezaba la columna a maniobrar para zafarse de la trampa; no lo conseguiría, volcando a su vez. Allí quedarían hasta el final del asedio, muy próximos a las líneas nacionales, que los denominaron "*blindado n.º 1*" y "*blindado n.º 2*", utilizándolos para montar en ellos puestos avanzados durante la noche.

Villarreal sufriría el 12 de diciembre otro asalto apoyado por "*tanques rusos*", que llegaron por la carretera de Ochandiano hasta las mismas puertas del pueblo, donde fueron detenidos *in extremis* por la infantería, pues el cañón Schneider de 7 cm., que la apoyaba en misión anticarro fue destruido por el fuego artillero republicano. De acuerdo con el citado parte, emitido por el comandante militar de la plaza, a lo largo de la batalla fueron inutilizados 5 tanques rusos y 4 blindados, de los cuales sólo pudo el enemigo retirar dos de los tanques, quedando abandonados "*junto a la posición*" tres tanques y los cuatro blindados. Uno de estos últimos era el n.º 31, cuyo conductor –perteneciente al Batallón de Autos Blindados de Euzkadi– llevaba en el gorro un distintivo metálico consistente en la silueta de un automóvil; diferente, por tanto, de los empleados por el Batallón de Carros del Ejército del Norte. Por parte nacional, resultaron inutilizados los tres camiones blindados de que dispusieron. Los tres BA.6 capturados y, al menos, un Somua-Naval –el n.º 31– serían paseados en triunfo por las calles de Vitoria.

Con ser desastrosos los resultados del ataque del C.E. vasco, aún le iría peor al de Santander. Había distribuido éste sus medios acorazados –tres BA.6, dos FA.1 y los blindados de circunstancias– entre las dos columnas ofensivas que había organizado. La Columna Bercedo-Villasante (comandante Gálle-

Camión blindado n.º 31 –un "Somua-Naval" realizado en los talleres de la Constructora Naval de Sestao– llevado a Vitoria tras el fracaso de la ofensiva republicana de diciembre. (Foto Archivo Francisco Marín)





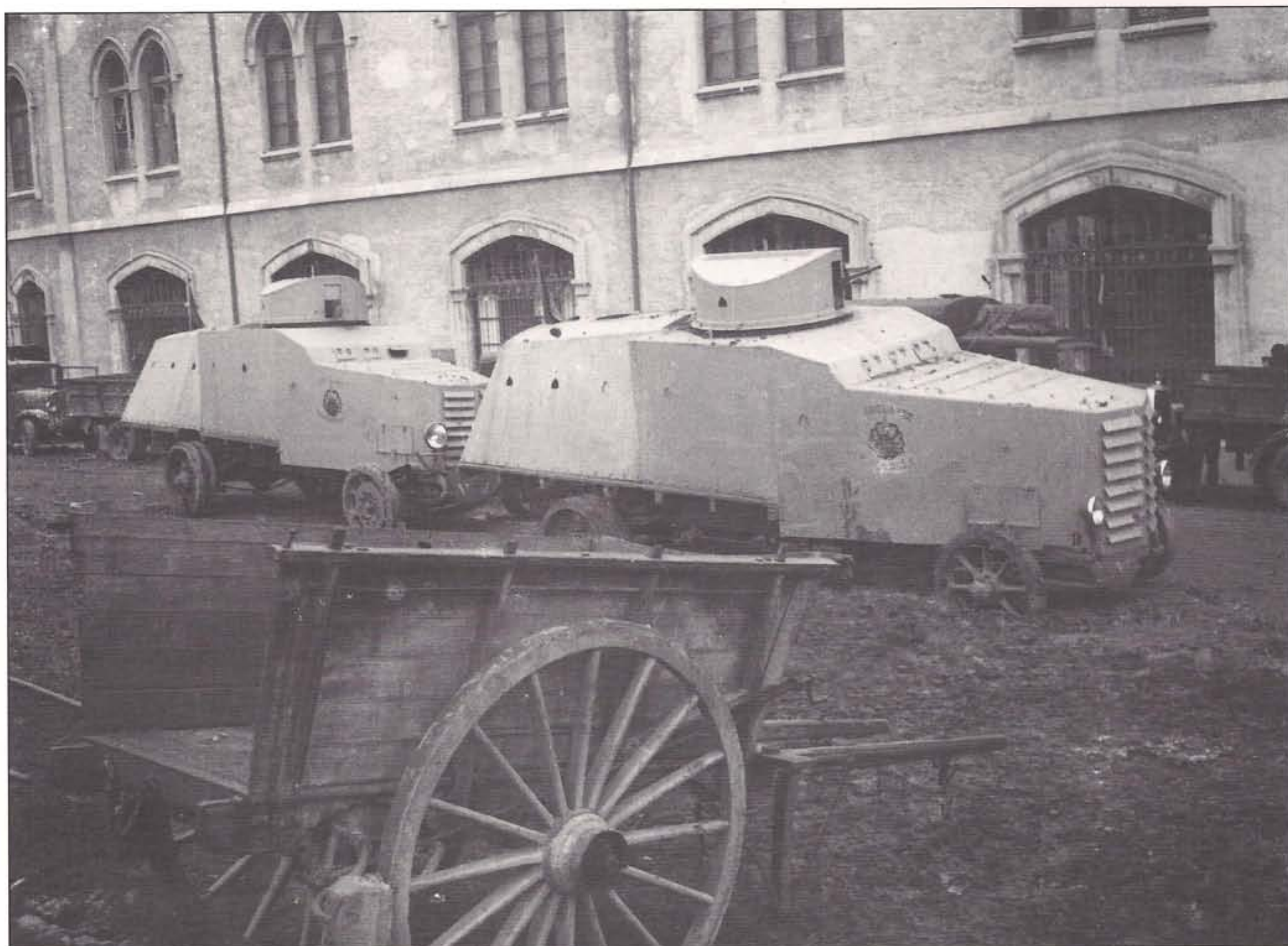
Una vista más del blindado n.º 31 tomada, como la anterior, en el Parque de la Florida, en Vitoria. (Foto Archivo "Canario" Azaola)

go Aragüés) contaba con un BA.6, un FA.1, 4 camiones blindados y *"3 semi-blindados que tiene ya para transporte de munición y equipo de reparación de caminos con tren de puentes de circunstancias"*[53]. A la Columna del Escudo (comandante Puig García) le fueron afectados dos BA.6, un FA.1 y seis camiones blindados con idénticas misiones –reparación de carreteras y puentes, a más del municionamiento– que los semi-blindados de la otra columna. Cada columna formaría una vanguardia que se atendría –más o menos– a la Instrucción General n.º 1 del Ejército del Norte, ya citada. Así, la vanguardia de la columna Gállego quedaría constituida por el BA.6, el FA.1, cuatro blindados, tres semiblindados, seis camiones de transporte de tropas, una sección de lanza-minas pesados sobre camión, dos cañones Schneider de 7 cm. sobre camión, cinco coches ligeros, cinco motocicletas de enlace y una sección de Caballería *"para reconocimientos y flanqueos"*. La vanguardia de la columna Puig tendría una composición análoga a la anterior, aunque ajustando las cantidades a sus diferentes efectivos blindados.

Pese a la constitución de las citadas vanguardias mecanizadas, el C.E. de Santander optó por llevar adelante su ofensiva mediante infiltraciones de infantería al amparo de la niebla, que cubría la región por esas fechas, a través de los huecos que dejaban las raquíticas fuerzas nacionales que defendían el frente, buscando más el corte de las vías de comunicación del adversario que la explotación de las propias. Así, el 3 de diciembre, se infiltraban campo a través entre Sargentes de la Lora y Quintanilla de la Escalada, siendo a poco rechazados, pese a lo cual repetirían la acción el 14, con idéntico resultado negativo. El día 11 trataron de hacerse con el puesto de vigilancia nacional sobre Quintanilla en el borde acantilado de La Lora, sin conseguir tomarlo y, el 19, tenía lugar el ataque, más serio, sobre Espinosa de Bricia que no consiguieron ocupar totalmente –pues los escasos defensores y habitantes del lugar continuaron su resistencia en la iglesia–, siendo expulsados del mismo al día siguiente. Los nacionales se bastaron con las minúsculas reservas locales de que disponían para cortar en flor todos estos intentos y, no habiendo por parte republicana explotación del éxito –que no alcanzaron–, resulta normal que no se mencione para nada en testimonios ni documentos el empleo de los blindados gubernamentales que debió ser mínimo, por no decir nulo. No obstante, un estado de fuerza del C.E. de Santander de 31 de diciembre[54] recoge la presencia de tres *"carros pesados"* y de un solo *"carro ligero"*, lo que sugiere la pérdida de uno de los FA.1.

53 Orden Preparatoria Cuerpo de Ej. de Santander n.º 1, de 12 de noviembre de 1936 (A.G.M. – D.R. – L. 856 – C. 1)

54 A.G.M. – D.R. – L. 855 – C. 2



La ofensiva de febrero contra Oviedo

A finales de enero de 1937, el Ejército del Norte republicano (general Llano de la Encomienda) tomó la decisión de operar de nuevo sobre Oviedo. No se trataba, como en noviembre de una ofensiva general de los tres Cuerpos de Ejército –cada uno en su frente– sino de volcar todo el potencial disponible sobre la capital de Asturias y su pasillo de comunicación. La acción sería, lógicamente, dirigida por el XVI C.E., asturiano, con el que deberían cooperar en la medida de sus posibilidades el XV C.E., de Santander, y el XIV, de Vizcaya, contra un objetivo único y común. En consecuencia, el Ejército del Norte, decidió enviar a Asturias todos los medios a su disposición, al tiempo que solicitaba del C.E. vasco el envío de dos brigadas, a cuatro batallones –que finalmente acabarían siendo de tres–, una sección de morteros y dos baterías de artillería, en tanto el de Santander debía contribuir con una brigada de tres batallones y dos baterías de artillería. En cuanto a los mencionados medios de Ejército, consistían en el Batallón de Carros del Ejército del Norte y una agrupación de artillería. Componían el Batallón de Carros 20 autoametralladoras-cañón, 10 "*orugas ligeros*", 10 camiones de transporte y una sección de guías de Infantería[55]. ¿De dónde habían salido estos vehículos?

Como ya se ha dicho, tras la llegada de los treinta blindados soviéticos –20 BA.6 y 10 FA.1– en el *«A. Andreev»* el 1 de noviembre de 1936, no vuelve a haber importaciones documentadas de medios acorazados en el Norte republicano hasta marzo de 1937. A estas alturas, los autoametralladoras FA.1 habían dejado de tener la consideración de vehículos de combate para quedar relegados, los que aún permanecían en servicio, a misiones de enlace, siendo incluso desarmados algunos de ellos[56], pues escaseaban las ametralladoras para los auténticos carros de asalto. En cuanto a los BA.6, si, como se ha dicho, se perdieron en diciembre uno en Grado y tres en Villarreal, deberían quedar diez y seis y son, sin embargo, veinte los enviados a Asturias. Más adelante, cuando tratemos la ofensiva nacional sobre Vizcaya, podrá comprobarse la presencia en los combates de algunos –probablemente, cuatro– carros soviéticos T.26, lo que nos hace pensar en la llegada a principios de 1937 de un nuevo envío desde la U.R.S.S. –del que no haya quedado constancia documental– que incluía la sección de T.26 y algunos BA.6 suplementarios. Cabe la posibilidad de que llegaran en el mercante soviético

Los dos blindados "Ferrol" de que disponía la guarnición de Oviedo fotografiados en el Cuartel de Pelayo, en la capital asturiana. El que aparece en segundo plano ostenta el n.º 4. La disposición de los faros del que se ve en primer término autoriza a suponer que se trata del n.º 3. (Foto Florentino López. Colección Barja Bordiú. Museo del Pueblo de Asturias, Gijón)

55 A.G.M. – D.R. – L. 854 – C. 1.

56 Según George L. Steer («**El Arbol de Guernica**», pag. 43).

«Ijora», que entró en Bilbao el 8 de enero de 1937 *"con material de guerra"*[57] sin que se haya podido precisar la composición de su cargamento. Es igualmente posible que sólo llegara la sección de T.26 y que fueran estos cuatro ingenios los que cubrieran las bajas de los BA.6, pasando a figurar en la documentación de la unidad sin que se hiciera distinción entre unos y otros.

Por lo que se refiere a los *"orugas ligeros"*, por una parte, ya se ha hablado de algunas informaciones que aseguran la llegada desde Francia en agosto de 1936 de tres Renault FT.17 a Bilbao, por tierra, y de otros tres –o, tal vez, los mismos– a Santander en el *«Colón»*, aunque son unas informaciones que hay que tomar con mucha cautela, toda vez que no hay noticia fehaciente de que tales carros se utilizaran en operaciones –algo que resulta muy extraño– ni aparezcan en ninguno de los documentos manejados. Sin embargo, don Ramón Cayuelas Robles, que, como submarinista que era, llegó a Bilbao formando parte de la dotación del C-5, refiere en sus memorias[58] que, tras ser desembarcado del citado submarino, fue destinado en enero de 1937 a una *"compañía de tanquetas... Renault franceses..."* que estaba de prácticas en los montes de Archanda lo que, de ser cierto, confirmaría la presencia de algunos FT.17 en Bilbao por esas fechas. ¿Cuántos? Desde luego, no creo que su número llegara a la decena enviada a Asturias, que de alguna forma tuvo que completarse con otros vehículos: en mi opinión, los primeros carros Trubia construidos en Sestao.

En agosto de 1936, había viajado a Bilbao el capitán don Ignacio Cuartero Larrea, comisionado por la Fábrica de Trubia en la que estaba destinado, para estudiar las posibilidades de fabricación en Vizcaya de algunos elementos –estopines, espoletas, etc.– que precisaba la industria de guerra asturiana. La alta capacitación del capitán Cuartero y el celo con que desempeñó su cometido, indujeron al entonces Jefe de Industrias Movilizadas de Vizcaya, capitán don Casiano Guerrica-Echevarría, a proponerle a la Junta de Defensa para que ocupara su propio cargo, proposición que fue aceptada por el Gobernador, Echevarría Novoa, quien tramitó inmediatamente cerca de la Dirección de la Fábrica de Trubia la permanencia de Cuartero en Bilbao para hacerse cargo de la dirección de las industrias de material de guerra, cargo que confirmaría el Presidente del Gobierno Vasco, don José Antonio Aguirre, al constituirse éste en el mes de octubre[59]. El capitán Cuartero, buen conocedor de la producción de carros de combate y tractores oruga en Trubia, advirtió de inmediato las posibilidades que para construir los mismos tenía la factoría de Sestao de la Sociedad Española de Construcción Naval la cual, en los años inmediatamente anteriores a la guerra, había estado fabricando bajo licencia camiones y autobuses de la marca S.O.M.U.A., así como los autoametralladoras Bilbao para la Guardia de Asalto y que, al comenzar la contienda, por decisión del comité de fábrica, se había dedicado a producir camiones blindados sobre chasis de la citada marca francesa. Logró Cuartero despertar el interés entre las autoridades vascas hacia la producción de carros de combate y tractores en dicha factoría y, a tal efecto, viajó a Trubia en compañía del maestro de la Constructora Naval don José Rufo Galárraga a fin de estudiar y recoger la documentación allí existente y examinar los vehículos que se encontraran en la Fábrica para orientar así la producción de los carros en Sestao, toda vez que no se consideraba oportuna la construcción de los mismos en la planta trubieca por haber quedado ésta muy próxima a las líneas del frente de Oviedo y, sobre todo, por haberse convertido en objetivo de ataques aéreos desde los primeros días de la contienda[60].

El carro que iba a fabricar la Constructora Naval[61] no era otro que el proyectado en la factoría asturiana como *Carro Trubia Modelo L.A. n.º 1* cuya producción no había llegado a realizarse como consecuencia del estallido de la contienda y del carácter turbulento de los meses que la precedieron. Este carro, como ya hemos visto, derivaba del tractor *Landesa* que, a su vez, era el desarrollo del primitivo carro *Trubia*. Su ascendencia queda, pues, establecida sin ningún género de duda. Las únicas diferencias entre el vehículo construido en Sestao y el proyecto de

57 Juan Pardo San Gil. **«La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39)»**, pág. 81

58 **«Relatos inéditos de los submarinos republicanos en la guerra civil española. C-5 y C-2»**, pág. 133.

59 Testimonio de don Casiano Guerrica-Echevarría Usabel en sus **«Memorias»**, inéditas.

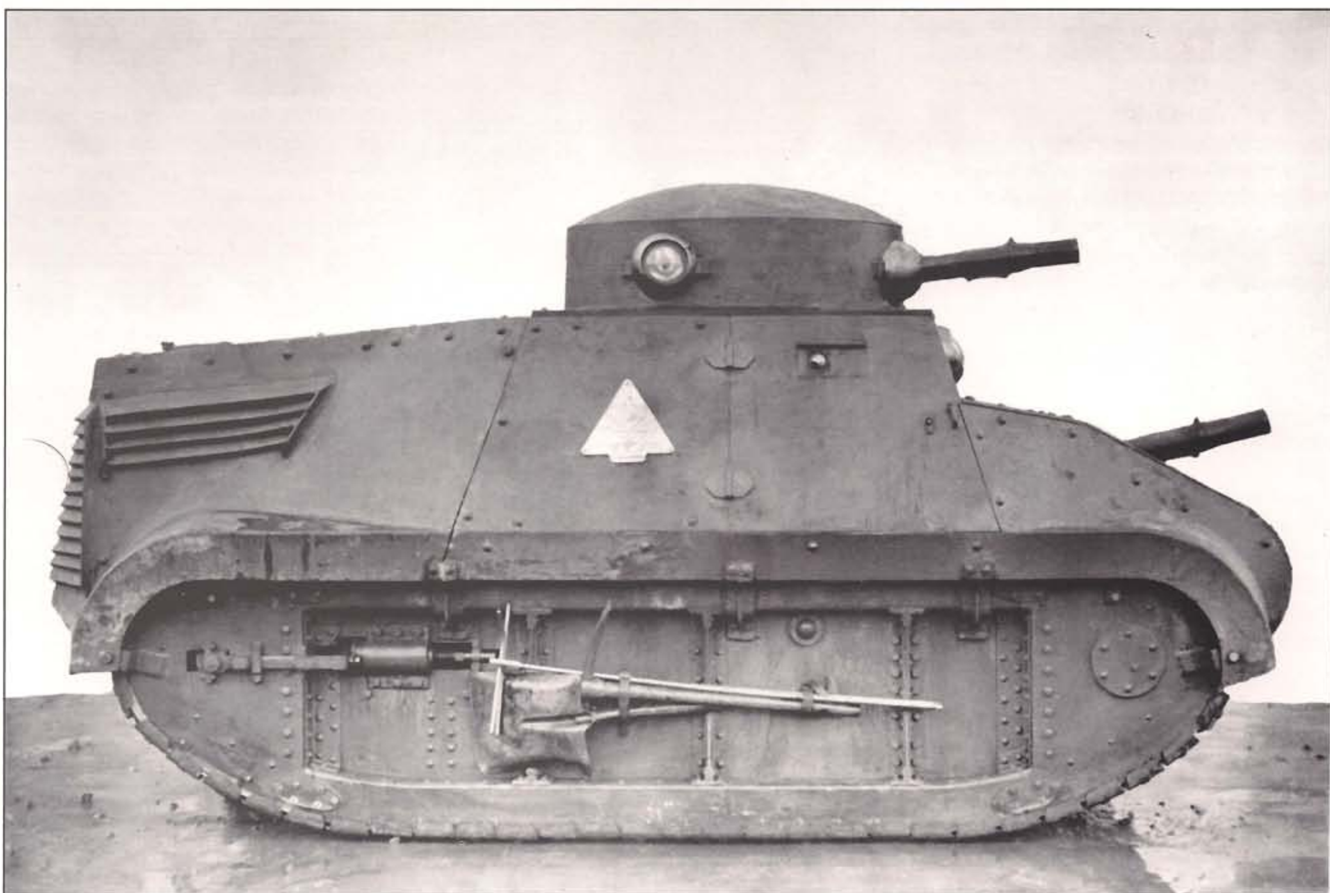
60 La Fábrica de Trubia fue bombardeada por primera vez el 31 de julio de 1936 por un Breguet XIX del aeródromo de la Virgen del Camino (León). A partir de este momento sería atacada desde el aire frecuentemente.

61 En la producción participarían también, como auxiliares, las empresas Babcock & Wilcox y Talleres de Lamiaco.



Carro Trubia realizado en la Naval de Sestao. Su cuidada apariencia, así como los detalles de los utensilios al costado y el escudo de la Constructora, autorizan a suponer que se trata del aspecto que ofrecía para su presentación oficial el primer vehículo concluido.

Dos vistas del primer Trubia/Naval construido en Sestao. Estaba armado con dos ametralladoras Lewis de calibre .303 que, en algunos de los vehículos de serie, se cambiarían por máquinas soviéticas Degtyarev D.T.





Tres carros Trubia/Naval listos para su entrega, en las instalaciones de la Constructora. Obsérvese que están armados con ametralladoras Degtyarev.

Trubia se reducían a simples detalles, como la sustitución del cañón que debía haber armado la torre de este último –del que no se disponía– por una ametralladora; la renuncia al blindaje compuesto del carro asturiano a cambio de uno convencional de acero al cromoníquel; ligeras modificaciones en las puertas, que en el carro vasco tenían sendas mirillas y se abrían hacia atrás en lugar de hacia delante, y pequeñas variaciones en la disposición de la parrilla del radiador y en los tensores de las cadenas... Igualmente, montarían los motores MAN de seis cilindros, de aceite pesado, de que disponía la empresa por haber adquirido una partida de ellos antes de la guerra con destino a unos autobuses que debía construir para la Sociedad Roca, de Barcelona –que había rechazado los motores SOMUA-NAVAL, producidos por la Constructora, a causa de su excesivo consumo– a los que se sumarían los requisados en la delegación de la firma alemana en Bilbao.

El comité de fábrica de la factoría de Sestao pretendió dar al carro la denominación de "*Tanque Constructora Naval*" a lo que se opuso tenazmente el capitán Cuartero que defendía la de Areces-Trubia por considerar que básicamente se trataba del vehículo proyectado y construido por aquél en la población asturiana de tal nombre. El ya comandante Casiano Guerrica-Echevarría, ahora Jefe de Parques de Artillería de Vizcaya, intervino en este contencioso en favor de la tesis de Cuartero, elevándolo hasta el propio presidente Aguirre. Asimismo, se solicitó el parecer del maestro de Trubia, don Constantino Alzueta Estrada, que se encontraba en Bilbao comisionado para la adquisición de algunos efectos requeridos por la construcción de blindados en la Sociedad Juliana, de Gijón. Éste, como partícipe directo en la fabricación y experimentación de los carros y tractores ya desde el primitivo modelo de 1925, estaba perfectamente capacitado para testimoniar, a la vista de los planos, las pequeñas diferencias existentes entre el carro de Sestao y el proyecto de Trubia, haciendo especial hincapié en algunas soluciones fruto de su labor personal. Finalmente, se llegó a un compromiso por el que el carro pasaba a denominarse "*Trubia construido en la Constructora Naval*" o, más simplemente, *Trubia-Naval*, pese a lo cual algunos de los vehículos concluidos mostraban un escudo en el que se leía únicamente la palabra NAVAL sobre el emblema de la Constructora, orlado por las siglas de los sindicatos U.G.T., C.N.T y S.T.V. En todo caso, estos carros siempre aparecen mencionados en los documentos del Ejército del Norte republicano simplemente como *Trubia*.

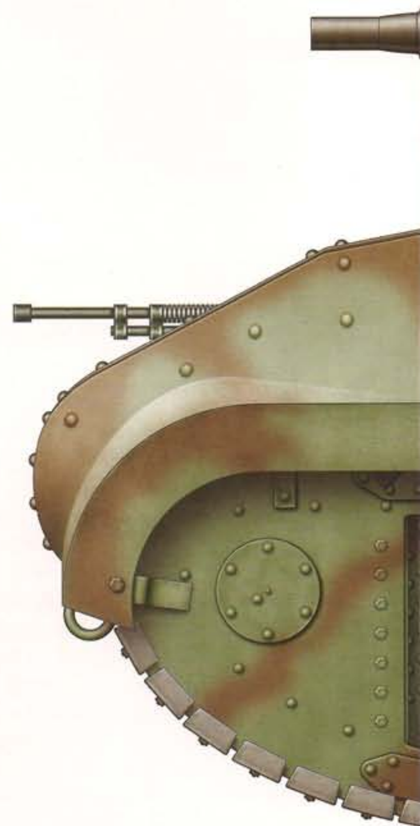


Un Trubia/Naval fotografiado durante las pruebas. El conductor lleva en el gorro el emblema con la silueta del BA.6 del Batallón de Carros del Ejército del Norte.

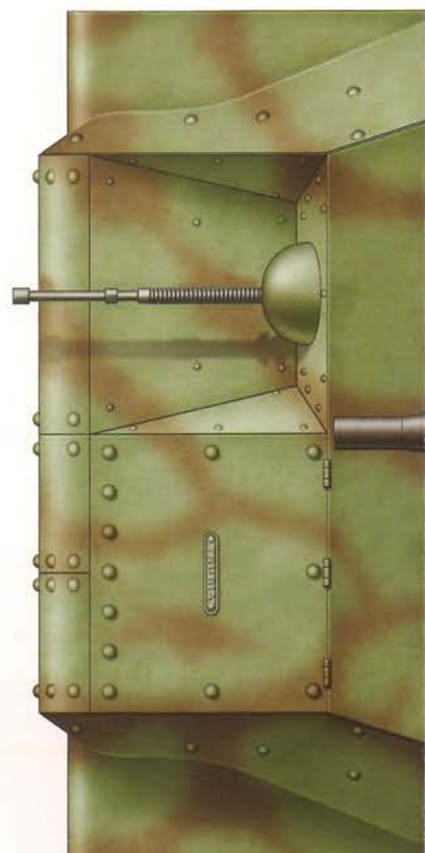


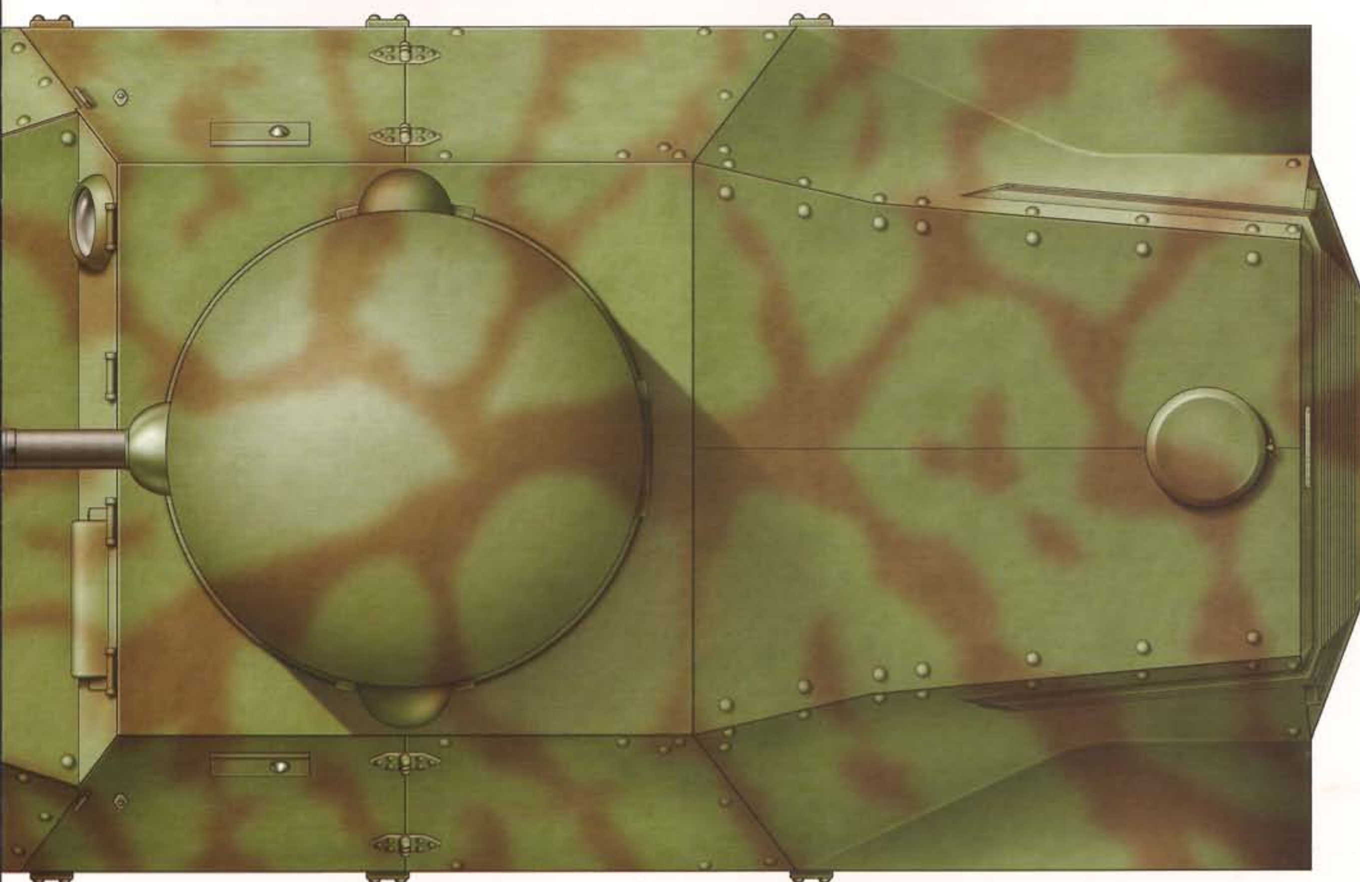
Tres Trubia/Naval, aún sin armamento, efectúan sus pruebas en los terrenos de la Constructora. (Foto: Archivo Sancho de Beurko. Irargi. Vía Guillermo Tabernilla.)













Uno de los blindados, armado con ametralladora Lewis, de la 2.ª Sección de la 1.ª Compañía, asignada a la 5.ª Brigada, que cubría el sector Lugones. (Foto: Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez)

La pérdida de la documentación del Departamento de Ferrocarriles de la Naval de Sestao, donde se construyeron, nos impide concretar el número de unidades producidas, dato este que tampoco se ha podido precisar en base a los testimonios de las personas entrevistadas que intervinieron en su fabricación. En unos planos conservados en el Archivo General Militar de Ávila[62], figura la indicación de que fue programada una primera serie de veinte carros y dos tractores. Por su parte, don Casiano Guerrica-Echevarría en sus «**Memorias**», ya citadas, nos dice que se dispuso aproximadamente de una docena. Por las misma razón, se desconoce la fecha exacta en que estuvieron terminados los primeros carros, pero todo hace suponer que algunos de ellos estaban listos en febrero y que fueron éstos, junto con algún que otro Renault, los enviados para cooperar en la definitiva ofensiva sobre Oviedo. Un detalle que abona esta teoría lo constituye el hecho de que, un mes más tarde, el 23 de marzo, cuando se organiza la Compañía de Orugas del Batallón de Carros Ligeros de Combate de Euzkadi, no aparezca nunca en la documentación generada por la unidad ningún Trubia con número inferior al 5, algo que autoriza a suponer que los cuatro primeros quedaran destruidos ante Oviedo. Puede resultar igualmente un indicio el que el Ejército del Norte, para reunir la dotación del Batallón de Carros destinado a Asturias, hubiera de pedir al Cuerpo de Ejército vasco los diez orugas ligeros y diez de los autoametralladoras-cañón[63].

Aparte de estos medios de Ejército, el C.E. asturiano contaba con los blindados de construcción local, ya empleados durante la ofensiva de noviembre –menos las bajas sufridas en la misma– y algunos de nueva construcción, encuadrados ahora en el llamado Batallón de Carros de Asalto, cuya composición, tal como figura en el cuadro adjunto, conocemos por un documento conservado en el Archivo Histórico Provincial de Asturias (documentación microfilmada del Archivo Histórico de Salamanca).



El mismo blindado de la imagen anterior fotografiado en La Corredoria. Se trata de uno de los vehículos realizados en la S.A. Juliana. Constructora Gijonesa. Lamentablemente, el encuadre no nos permite ver su numeral o el apodo, que ostentaban en los laterales.

Como puede verse, faltan en la relación el blindado *«C. Velasco»*, que fue capturado en noviembre por los nacionales en Grado, el

62 A.G.M. – D.R. – L. 854 – Cs. 20 y 21.

63 Fundación Sabino Arana. AN/FSA. GE 25/7.

BATALLÓN DE CARROS DE ASALTO

Comandante Antonio Vallejo Rojo

1.ª Compañía

Capitán Nicanor Braga Ordóñez
Brigada José López Iglesias

1.ª Sección

Teniente Abelardo Álvarez Menéndez
2 cocineras milicianas

Blindado n.º 1 *«J. Alvarez Bandera»*

Sargento José Nisán Rodríguez
Cabo Víctor Catalina Fernández
3 chóferes
8 milicianos

Blindado n.º 2 *«Victor Arias»*
Sargento Ignacio Cuesta García
Cabo Julio Saiz Menéndez
3 chóferes
8 milicianos
Blindado n.º 3 *«A. Alonso Caleyu»*
Sargento Ovidio Suárez Fernández
Cabo Ángel Quirós Quirós
3 chóferes
8 milicianos

2.ª Sección
Teniente José Olivar Roza
2 cocineras milicianas
Blindado n.º 4 *«Fantasma n.º 2»*
Sargento José María Alonso Díaz
Cabo Manuel Madera Álvarez
3 chóferes
8 milicianos
Blindado n.º 5 *«Regalao»*
Sargento Fermín Braña
Cabo Manuel Vega Fernández
3 chóferes
8 milicianos
Blindado n.º 6 *«José Fernández Rico»*
Sargento José María Alonso Cabeza
Cabo Saturnino Cristóbal
3 chóferes
8 milicianos

2.ª Compañía
Capitán Antonio García Villazón
Brigada José Vallejo Rojo

1.ª Sección
Teniente Domingo Bolado
Blindado n.º 7 *«Baldomero del Val»*
Sargento Manuel Vega García
Cabo Jaime Atienza Rodríguez
3 chóferes
8 milicianos
Blindado n.º 8 *«C.N.T.»*
Sargento José Álvarez Tamargo
Cabo Epifanio Gallardo Zurita
2 chóferes
9 milicianos
Blindado n.º 9 *«E. Malatesta»*
Sargento José García Gutiérrez
Cabo Agustín Arrojo Mayor
2 chóferes
9 milicianos

2.ª Sección
Teniente Guzmán Arias Álvarez
Blindado n.º 10
Sargento Alejandro Solar Calpena
Cabo Manuel Barros Viña
8 milicianos
Blindado n.º 11
Sargento Emilio García González
Cabo Aurelio Carrera Bermúdez
7 milicianos
Blindado n.º 12
Sargento Atilio Alemany Allaneda
Cabo Harmodio Argüelles González
2 chóferes
5 milicianos



Blindado *«Fantasma n.º 2»* de la 2.ª Sección de la 1.ª Compañía, fotografiado en La Corredoria.

«Genero Vega», cuyo delegado Fructuoso Sandino García empieza a figurar en las relaciones de personal como muerto en campaña, y el *«Ascaso»*, habiéndose incorporado el nuevo *«Regalao»* y los números 10, 11 y 12. La 2.ª Sección de la 1.ª Compañía, con sus tres blindados armados con ametralladoras Lewis[64] se hallaba afecta a la 5.ª Brigada, que actuaba en la zona de La Corredoria.

Debía de estar también disponible alguno de los cuatro carros de asalto *Landesa* –o, más bien, Areces; pues la incorporación del teniente coronel don Víctor Landesa al ejército nacional había motivado la desaparición de su nombre en la designación del vehículo, que tomó a cambio el de su asociado, don Rogelio Areces– que consta se hallaban en construcción avanzada en enero en la Constructora Gijonesa S.A. Juliana; al menos, el realizado a partir de uno de los dos tractores con motor Bomag que, al estallar la guerra, se encontraba en dicha factoría a medio concluir, y que sabemos pasaron posteriormente a Santander para incorporarse al Batallón de Carros de Combate del Ejército del Norte.

Volvía a preverse igualmente la actuación del tren blindado afecto a la 5.ª Brigada, en la zona de Lugones. Dos trenes en realidad, como se ha dicho; uno de combate y otro de apoyo formando una sola unidad como Segunda Compañía-Tren Blindado del Batallón de Blindados (Sección de Carros de Asalto y Tren Blindado). Continuaba dicha unidad teniendo por jefe a

64 Personal: un capitán, 3 cabos y 43 milicianos. Armamento: 3 ametralladoras Lewis, 2 fusiles ametralladores B.A.R. polacos, 5 fusiles Mauser/Oviedo, 1 fusil francés y 18 Wz.29 polacos. (A.H.P.A – C. I-34 - Ex. 4.)



Una foto más del blindado tipo Juliana en el frente de La Corredoria. Obsérvese que su esquema es idéntico –salvo en lo que se refiere a la ausencia de la torre– al del blindado *«C. Velasco»*, capturado por los nacionales en Grado en noviembre del 36, cuyas fotografías ilustran la página 51. Tras él, se puede ver al *«Fantasma n.º 2»*.



El *«Fantasma n.º 2»* regresa a sus posiciones en La Corredoria tras efectuar una incursión. A la izquierda de la imagen se aprecia el tendido eléctrico de la línea del tranvía Oviedo-Lugones.

Ángel Bada Beltrán de Caicedo, que ahora ostentaba el grado de comandante; como capitán ayudante a Manuel Montaner Torres y como comisario a Aquilino Díaz "*El Ferreru*". Completaban la dotación de la unidad, hasta un total de 120 hombres, los tenientes efectivos Andrés Ríos Flórez, Casimiro Rodríguez Álvarez y Valentín González Puente "*El Cueteru*" y el habilitado Juan García Fernández; el brigada Amador Díaz Díaz; los sargentos Alfredo Rodríguez García, Manuel Negro Chicote, Ricardo García Iglesias, José Blanco Pérez y Esteban Aramburu Cuesta; 10 cabos y 98 soldados y técnicos[65].

Por su parte, los nacionales disponían únicamente de dos camiones blindados Ferrol del Regimiento de Artillería de Costa n.º 2, con 15 hombres[66] y dos carros Trubia, con muy escasa movilidad, situados en el sector Fábrica de Armas-Campo de los Patos.

Poco sabemos en esta ocasión sobre la distribución que el XVI C.E., de Asturias, dio a los medios acorazados para la ofensiva. Tan sólo encuentro datos referentes a la 5.ª Brigada, de la 2.ª División –sector Lugones– a la que le fueron asignados "*tres coches blindados y tren blindado*"; a la 3.ª División –San Esteban de las Cruces-La Manjoya– a la que le fueron afectados "*doce carros blindados*" y a la 4.ª División –Comandancia de Trubia– que disponía de "*una Compañía de Carros de Combate compuesta de cinco carros grandes y dos pequeños* (?)"[67]. En cualquier caso, la abundancia de medios –del orden de los cuarenta vehículos– posibilitaría, como veremos, su presencia en todos los sectores atacados, salvo aquellos en que la naturaleza del terreno hacía imposible su empleo.

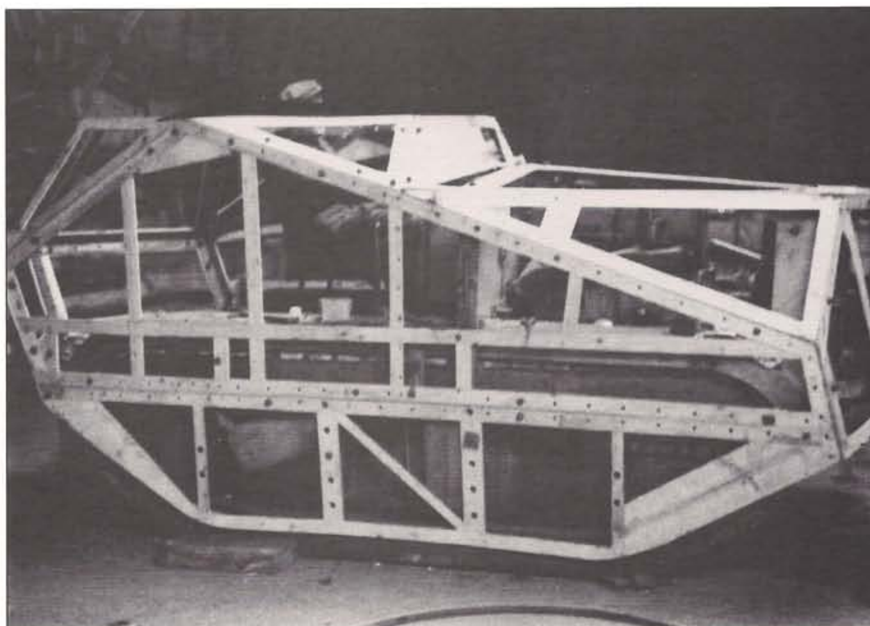
El 16 de febrero, antes del inicio de la ofensiva, se produjeron unos ataques de tanteo en el subsector de El Escamplero contra las posiciones de Loma Gallegos y carretera de Trubia con el apoyo de un camión blindado.

La ofensiva propiamente dicha comenzó a 04,30 horas del 21 de febrero, localizándose el empleo de carros de combate republicanos en el ataque efectuado a 07,00 horas contra la posición de la Loma Derecha de Valsera (subsector Santullano) y nuevamente en el efectuado por la tarde contra la Loma Central de dicha posición. En Oviedo, el batallón *«Vorochilov»* Asturias n.º

65 A.H.P.A. - C. I-64 – Ex. 1.

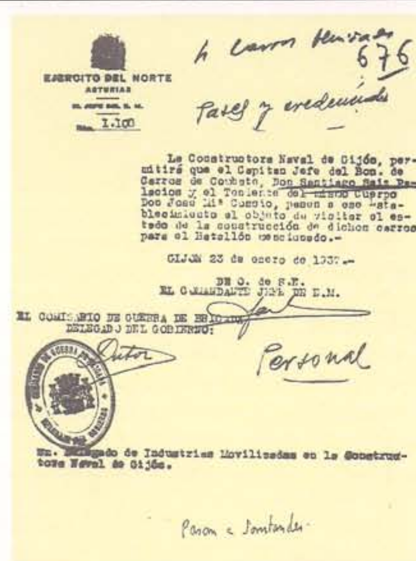
66 El 20 de febrero. Con anterioridad había tenido la unidad 18 y hasta 20 hombres.

67 A.H.P.A. – C. I-38 – Ex. 8.



Serie de fotos tomada por Constantino Suárez en la Constructora Gijonesa el 5 de enero de 1937. Carro *Landesa* –ahora *Areces*– en fase de alistamiento, mostrando el armazón que habrá de soportar el blindaje. (Foto: Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez.)

36 (Alfredo Fernández Noval), de la 7.ª Brigada, de la 3.ª División, que atacaba desde Santo Domingo hacia el Campo de los Patos, logró trasponer el talud del ferrocarril Vasco-Asturiano, infiltrándose por el Postigo Bajo. La penetración fue a duras penas rechazada por las compañías 10.ª de Especialidades y 18.ª, ambas de Asalto, junto con algunas tropas de Regulares y soldados sueltos, rebañados de donde se pudo, y con el apoyo inapreciable de los dos carros *Trubia* que, como hemos visto, tenían los defensores en ese zona, contraatacando desde la Fábrica de Armas hasta obligar a los milicianos a repasar la vía férrea.



EJERCITO DEL NORTE
ASTURIAS
1.100

676

La Constructora Naval de Gijón, permitirá que el Capitan Jefe del Bon. de Carros de Combate, Don Santiago Saiz Palacios y el Teniente del mismo Cuerpo Don José Mª Cossio, pasen a ese establecimiento al objeto de visitar el estado de la construcción de dichos carros, para el Batallón mencionado.-

GIJON 23 de enero de 1937.-

DE O. de S.E.
EL COMANDANTE JEFE DE E.M.

EL COMISARIO DE GUERRA DE BRIGADA
DELEGADO DEL GOBIERNO:

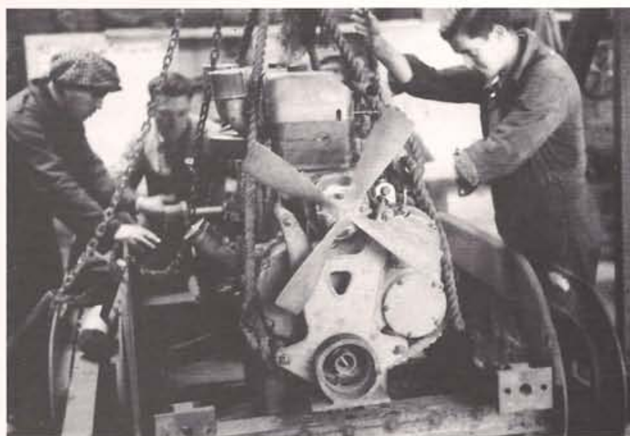
Personal

Sr. Delegado de Industrias Movilizadas en la Constructora Naval de Gijón.

Autorización dada el 23.1.37 por la que se faculta al capitán Jefe del Batallón de Carros de Combate del Ejército del Norte, don Santiago Saiz Palacios, a inspeccionar la construcción de cuatro carros *Areces* en la Constructora Gijonesa.

Serie de fotos tomada por Constantino Suárez en la Constructora Gijonesa el 5 de enero de 1937. Torneado de la rueda propulsora de la oruga para una carro *Areces*. (Foto: Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez.)





Serie de fotos tomada por Constantino Suárez en la Constructora Gijonesa el 5 de enero de 1937.
Inferior izquierda: Colocación del motor en uno de los chasis de carro *Areces*.
Inferior derecha: Montaje de la caja de velocidades de un carro *Areces*. (Fotos: Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez.)



El oficial de Requetés don Jesús Evaristo Casariego posa ante el blindado *Ferrol* n.º 3 de la guarnición ovetense.

Al día siguiente, 22, se multiplicó la actuación de los blindados gubernamentales que se empeñaron de nuevo contra las posiciones de Valsera y el sector de El Escamplero (Loma Gallegos y carretera de Trubia), contra estas últimas a las 18,00 horas con "*ocho blindados y carros de asalto*"[68]. Se utilizaron asimismo "*carros de combate*" y el tren blindado[69] contra la posición de El Villar, en Oviedo, apoyando el ataque de los batallones «*Higinio Morán*» Asturias n.º 21 (Daniel Secades) y «*Sotrondio*» Asturias n.º 43 (Críspulo Gutiérrez) de la 5.ª Brigada de la 2.ª División; era esta posición de El Villar una avanzadilla de la Loma de Pando, en dirección a La Corredoria, situada precisamente entre la carretera a Lugones y la vía del Ferrocarril del Norte, por lo que unos y otros podían batirla fácilmente por ambos flancos. El fuego artillero nacional alcanzó a la locomotora n.º 3 de la J.O.P., que encabezaba el tren blindado, destrozándole la parte delantera[70], pese a lo cual pudo retirarse con la ayuda del tren auxiliar, demostrando así lo acertado de esta combinación.

A las 07,00 horas del día 23 tenía lugar un ataque contra Loma Recuperada, en el subsector de El Escamplero, con el apoyo de "*dos tanques*". En Oviedo, los dos batallones de la 5.ª Brigada, fracasados en su intento por tomar El Villar, orientaron su esfuerzo hacia el Sur, atacando a las 17,30 horas La Cadellada con el apoyo de "*dos tanques situados cerca de Pontón de Vaqueros*"[71].

El 24 tenía lugar un avance importante de la 9.ª Brigada (Lucio Deago) de la 3.ª División que progresó desde el Cristo de las Cadenas-Depósito de Agua, con la cooperación de los carros de combate, hasta ocupar la Plaza de Toros, el Stadium de Buenavista, la Escuela

68 Partes de Operaciones del Jefe del Sector Grado-Escamplero (A.G.M. – D.N. – L.4 – C. 50).

69 Los informes nacionales hablan de dos trenes blindados, acusando, sin duda, la presencia del tren auxiliar.

70 Según Ramón Álvarez («**Rebelión militar y revolución en Asturias**». Citado por Javier Fernandez López en «**Ferrocarril y Guerra en Asturias**») "*Una de las andanadas penetró por la arpillera* (sic) *de ametralladoras, haciendo explosión en el interior y causando cuatro muertos y bastantes heridos*".

71 Partes de Operaciones de la 8.ª Región Militar (A.G.M. – D.N. – L. 4 - C. 47).

Constantino Suárez fotografió el 1 de marzo del 37 a este grupo de carristas del Ejército del Norte ante uno de sus BA.6. Obsérvese el emblema, con la silueta de dicho autoametralladora-cañón, que luce en el chaquetón el personaje de la izquierda que, por otra parte, luce en el cuello las "bombas" de Artillería. (Foto: Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez.)



La Gran Ofensiva sobre Oviedo
Febrero-marzo de 1937

Ataques republicanos

de Trabajo, casas del Jabonero, casas de la Paraxuga, Silla del Rey y chalet de Melquíades Álvarez, llegando hasta las inmediaciones de la Plaza de América.

Uno de los BA.6 empleados en la ofensiva contra Oviedo, fotografiado por Constantino Suárez el 1 de marzo de 1937. El vehículo lleva pintado en la puerta lo que parece ser un número 11. (Foto: Archivo Municipal de Gijón. Colección C. Suárez.)

Los ataques en el sector de Buenavista, con participación de los carros de combate, se reemprendían a las 10,15 horas del 25 prolongándose toda la jornada, aunque sin poder repetir los avances del día anterior. Por su parte, en el "corredor" eran atacadas de nuevo, en la tarde, Valsera, en el subsector Santullano, y Loma Recuperada, en el subsector de El Escamplero, precisando el parte de este último que el asalto fue acompañado *"por dos carros orugas... que llegaron hasta los mismos parapetos de la posición destruyéndolos, así como las alambradas, con su paso y el fuego de sus cañones"*[72] ¿Orugas y con cañones?... O eran FT.17 o T.26; aunque del empleo de estos últimos no hay constancia fehaciente hasta su participación en la campaña de Vizcaya, mes y medio más tarde.

El día 26 fracasaban los asaltos efectuados por la 8.ª Brigada de la 3.ª División contra las Adoratrices. El ataque de los batallones de Manuel Otero, por las calles Muñoz Degraín y González Besada, y de Damián Fernández –«*Sangre de Octubre*» Asturias n.º 47–, se dirigía directamente contra el convento de las Adoratrices, apoyados por, al menos, cuatro tanques –*"pequeñas orugas de acero... con cañones de cinco y medio* (sic)*"*[73]– que se estrellaron contra el reducto nacional.

72 Partes de Operaciones del Jefe del Sector Grado-Escamplero (A.G.M. – D.N. – L.4 – C. 50).

73 Diario «**Avance**» de 27 de febrero de 1937.



Uno de los dos Trubia con que contaban los defensores de Oviedo apostado en refuerzo de un parapeto de sacos terreros en el Campo de los Patos, esquina Fábrica de Armas con la calle Tenderina Alta.

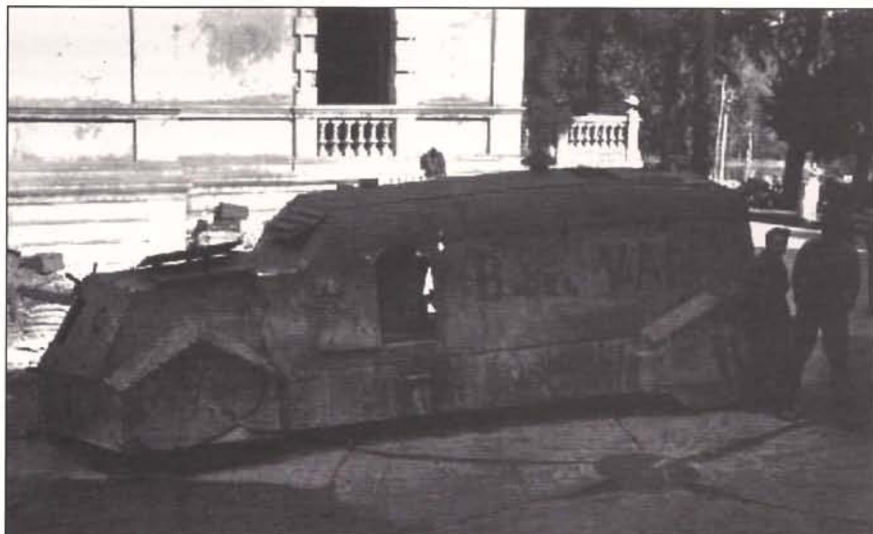
En la jornada siguiente se producen las primeras pérdidas de blindados republicanos. Según el parte de Operaciones de la 8.ª Región Militar el "*enemigo deja abandonados tres tanques cerca de nuestras posiciones*", dos de ellos frente a la ermita de San Claudio –subsector de San Roque– de los cinco empleados en dos ataques sobre la misma, "*tanques*" que no pudieron retirar, según precisa el parte del Jefe del Sector Grado-Escamplero.

El esfuerzo ofensivo se trasladaba el día 28 al barrio de San Lázaro, donde los batallones «*Ciaño*» y «*Juanelo*» Asturias n.º 23 (que ahora mandaba Julio Hevia[74], anteriormente jefe de su 2.ª Compañía) atacaron el Lagar del Forno, desde la Puerta Nueva, con acompañamiento de "*tanques*" de los cuales dejaron tres sobre el terreno, según los partes nacionales[75].

A las 7,30 horas del 3 de marzo sufría un nuevo ataque, con el apoyo de cuatro carros de combate, la posición de Catalanes y el frente que miraba al depósito de El Fresno. A las 16,00 horas, tenía lugar otra embestida hacia el Postigo acompañada por "*un camión blindado*".

El Diario de Operaciones de la 8.ª División anotaba el 5 de marzo que fueron rechazados dos fuertes ataques contra Oviedo, inutilizando dos tanques. Uno de tales ataques fue protagonizado a las 07,30 horas por los batallones «*Dutor n.º 1*» Asturias n.º 16 (Arturo Vázquez) y «*Mateotti*» Asturias n.º 28 (Dositeo Rodríguez) de la 8.ª Brigada de la 3.ª División contra Catalanes, con el apoyo de cinco carros de combate, uno de los cuales quedó inutilizado y abandonado frente a las posiciones nacionales. Este carro permaneció en la calle Muñoz Degraín, próximo a Villa Euzkadi, durante dos

Entre los vehículos capturados por las nacionales en febrero/marzo del 37 figuraba el blindado n.º 7 «*Baldomero del Val*» que aquí vemos, en aparente buen estado, aparcado en Grado; más concretamente, en el patio del palacio conocido como El Capitolio (Av. de Galicia n.º 2). (Foto: Florentino López. Colección Barja Bordiú. Museo del Pueblo de Asturias, Gijón.)



74 Por muerte de su jefe José Roces "*Pepón de la Moza*".

75 Diario de Operaciones de la 8.ª División (A.G.M. – D.N. – L. 449 – C. 21.)



Tren blindado republicano empleado contra la posición del Villar en la ofensiva de febrero/marzo de 1937. En primer término, la locomotora n.º 3 de la J.O.P. que encabezaba el convoy, en posición invertida, es decir, para avanzar marcha atrás. (Foto: vía Jacinto Arévalo Molina.)

meses; hasta la noche del 2 al 3 de mayo en que fue recuperado y remolcado hasta las posiciones republicanas por miembros de la 2.ª Compañía del batallón *«Ladreda»* Asturias n.º 24[76].

Pero en ese 3 de marzo ocurría un hecho importante en relación al tema que nos ocupa: entraba en Santander el mercante de bandera panameña *«Autom»* (ex *«Berta»*), que había zarpado de Gdynia (Polonia) el 22 de febrero. Entre otros materiales –como fueron dos docenas de cañones Krupp de 77 mm.– traía en sus bodegas 16 carros de combate Renault FT.17 –de los cuales siete eran de los armados sólo con ametralladora y nueve con cañón de 37 mm.–, con 10.000 disparos para estos últimos, 10 camiones y un camión taller; es decir, una compañía completa, de acuerdo con la orgánica del Ejército polaco. Hemos mencionado referencias a la presencia en el Norte de carros FT.17, llegados probablemente en los primeros meses de la guerra en pequeña cantidad, pero ésta es la primera partida de tales vehículos documentada con absoluta precisión en lo que a su tipo y número se refiere[77].

Probablemente, ya se utilizó alguno de los carros recién llegados en el ataque contra La Cadellada del 13 de marzo. La ofensiva republicana había fracasado, tras conseguir muy escasas ganancias territoriales, pero la actividad bélica no había cesado, si bien se trataba ahora no de un ataque generalizado en todos los frentes sino de asaltos alternativos en diferentes sectores a la búsqueda tal vez de un punto débil que les permitiera obtener un éxito, aunque fuera local. El citado del 13 de marzo contra La Cadellada quizá fuera el de mayor empeño de ellos. Su ejecución fue encomendada a la 6.ª Brigada (Ramón Garsabal) de la 2.ª División, afectándole para el mismo un importante número de medios blindados. Como siempre, los documentos no precisan sus tipos, obligándonos a valernos de conjeturas para tratar de identificarlos. Veamos lo que nos dicen dos estados de fuerzas de la mencionada Brigada correspondientes a los días 14 y 15 de marzo[78], respectivamente:

El día 14, siguiente al ataque, contaba, tras perder un carro en la jornada anterior, con

"*Horugas* (sic) *blindados ....20*"

Ciertamente, no nos deja las cosas muy claras, por lo que para obtener más información debemos acudir a la relación del armamento que montaban y que, afortunadamente, recoge. Era éste:

"*Cañones de 4,5 ....10*
Cañones de horugas (sic) *......3*
Ametralladoras rusas ....25"

De lo que parece deducirse que, de un total de 20 ingenios blindados, 10 eran autoametralladoras-cañón BA.6 y los otros 10 vehículos de cadenas, tres de ellos Renault FT.17, con cañón de 37 mm., y los 8 restantes Renault, armados con ametralladoras, Trubia/Naval y Areces.

Se puso además a disposición de la Brigada el tren blindado, armado con un cañón de 75 mm., 4 ametralladoras y 80 fusiles.

El inicio del ataque se retrasó hasta las 15,00 horas –en que comenzó la preparación artillera– "*por faltar los multiplicadores de los morteros... hasta las tres y cincuenta minutos hora en la cual se lanzó la Infantería al asalto de la Cadellada, avanzando durante los primeros doscientos metros... pero al llegar a unos sesenta metros de los parapetos enemigos, se observa una vacilación en las filas de la Infantería la cual se detiene y en este mismo momento los horugas* (sic), *que habían avanzado protegiendo las fuerzas de asalto, retroceden a pesar de las órdenes que se les transmiten para que continúen*

Carro Renault FT.17 destruido ante La Cadellada, probablemente, durante el ataque del 13 de marzo. (Foto Hermandad de Defensores de Oviedo)



76 Escrito n.º 65 de la 3.ª División de 4 de mayo que recoge el parte del Comandante de la 8.ª Brigada (A.H.P.A. – C I-36 – Ex. 4.)

77 A.G.M. – D.R. – L. 71 – C. 8.

78 A.H.P.A. – C. I-34 – Ex. 4.



Tres carros Trubia/Naval listos para su entrega, en las instalaciones de la Constructora. Obsérvese que están armados con ametralladoras Degtyarev.

Trubia se reducían a simples detalles, como la sustitución del cañón que debía haber armado la torre de este último –del que no se disponía– por una ametralladora; la renuncia al blindaje compuesto del carro asturiano a cambio de uno convencional de acero al cromoníquel; ligeras modificaciones en las puertas, que en el carro vasco tenían sendas mirillas y se abrían hacia atrás en lugar de hacia delante, y pequeñas variaciones en la disposición de la parrilla del radiador y en los tensores de las cadenas... Igualmente, montarían los motores MAN de seis cilindros, de aceite pesado, de que disponía la empresa por haber adquirido una partida de ellos antes de la guerra con destino a unos autobuses que debía construir para la Sociedad Roca, de Barcelona –que había rechazado los motores SOMUA-NAVAL, producidos por la Constructora, a causa de su excesivo consumo– a los que se sumarían los requisados en la delegación de la firma alemana en Bilbao.

El comité de fábrica de la factoría de Sestao pretendió dar al carro la denominación de "*Tanque Constructora Naval*" a lo que se opuso tenazmente el capitán Cuartero que defendía la de Areces-Trubia por considerar que básicamente se trataba del vehículo proyectado y construido por aquél en la población asturiana de tal nombre. El ya comandante Casiano Guerrica-Echevarría, ahora Jefe de Parques de Artillería de Vizcaya, intervino en este contencioso en favor de la tesis de Cuartero, elevándolo hasta el propio presidente Aguirre. Asimismo, se solicitó el parecer del maestro de Trubia, don Constantino Alzueta Estrada, que se encontraba en Bilbao comisionado para la adquisición de algunos efectos requeridos por la construcción de blindados en la Sociedad Juliana, de Gijón. Éste, como partícipe directo en la fabricación y experimentación de los carros y tractores ya desde el primitivo modelo de 1925, estaba perfectamente capacitado para testimoniar, a la vista de los planos, las pequeñas diferencias existentes entre el carro de Sestao y el proyecto de Trubia, haciendo especial hincapié en algunas soluciones fruto de su labor personal. Finalmente, se llegó a un compromiso por el que el carro pasaba a denominarse "*Trubia construido en la Constructora Naval*" o, más simplemente, *Trubia-Naval*, pese a lo cual algunos de los vehículos concluidos mostraban un escudo en el que se leía únicamente la palabra NAVAL sobre el emblema de la Constructora, orlado por las siglas de los sindicatos U.G.T., C.N.T y S.T.V. En todo caso, estos carros siempre aparecen mencionados en los documentos del Ejército del Norte republicano simplemente como *Trubia*.



Un Trubia/Naval fotografiado durante las pruebas. El conductor lleva en el gorro el emblema con la silueta del BA.6 del Batallón de Carros del Ejército del Norte.

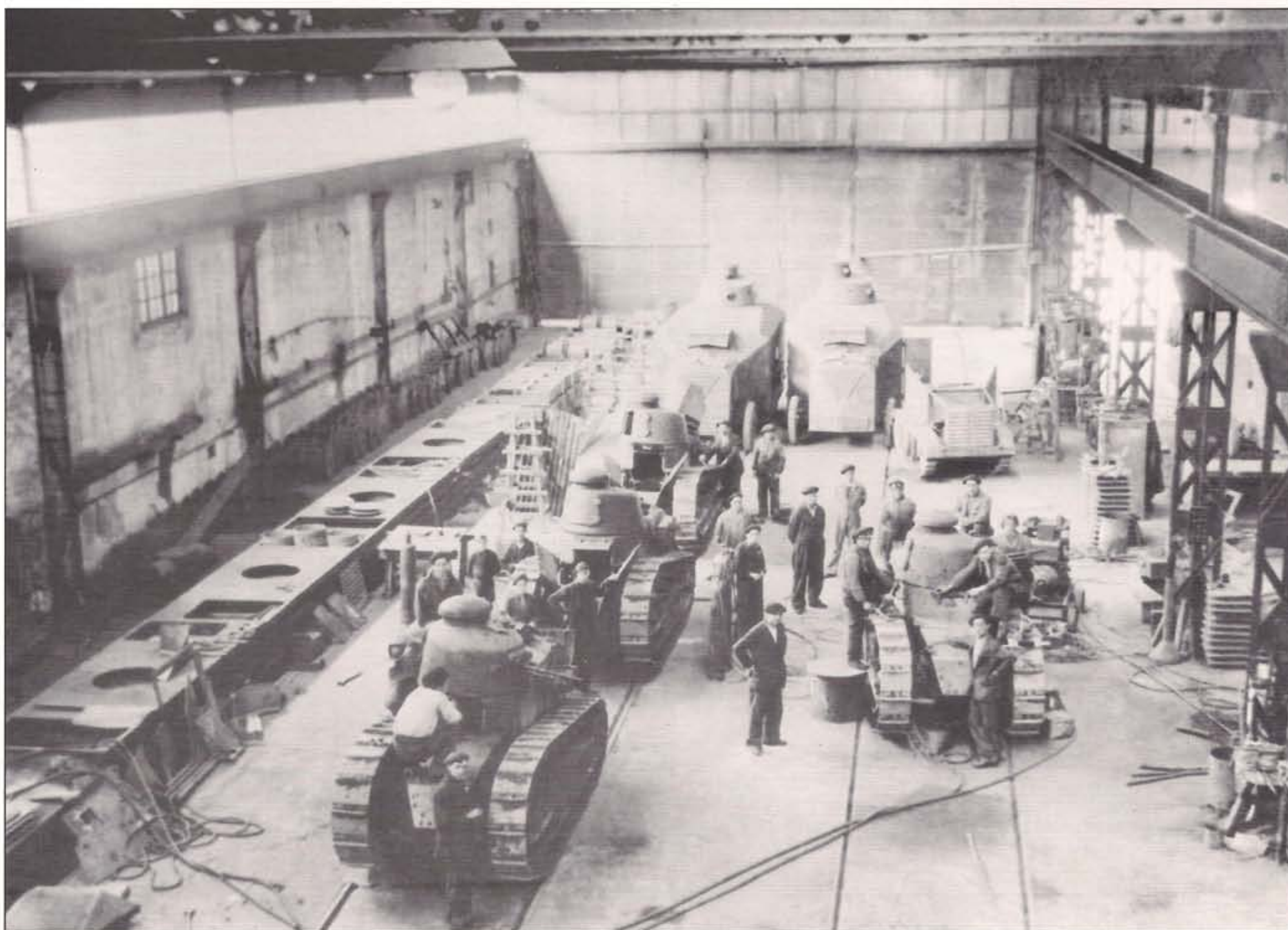


Tres Trubia/Naval, aún sin armamento, efectúan sus pruebas en los terrenos de la Constructora. (Foto: Archivo Sancho de Beurko. Irargi. Vía Guillermo Tabernilla.)

tren blindado pasaba definitivamente a la reserva. Ramón Alvarez[82], refiere que, una vez finalizada la ofensiva de febrero, todo el personal del tren blindado pasó a las fuerzas de zapadores en el sector comprendido entre El Llamero, Grullos, Candamo y Villar; no obstante, el Batallón Tren Blindado continuó emitiendo sus Justificantes de Revista de Comisario como tal hasta septiembre de 1937[83].

82 «**Rebelión militar y revolución en Asturias**». S/L. Autoedición, 1995. Citado por Javier Fernández López en «**Ferrocarril y Guerra en Asturias**».

83 A.H.P.A. – C. F-14 – Ex. 5.



La campaña de Vizcaya

El 21 de marzo de 1937, el general Franco, accediendo a las peticiones de Mola y del teniente coronel Vigón[84], convenía en trasladar el peso de las operaciones a los frentes del Norte, una vez que el fracaso cosechado en la ofensiva de Guadalajara había dejado claro que la conquista de Madrid quedaba fuera del alcance de las fuerzas de que disponía en aquellos momentos. La decisión del Generalísimo le fue comunicada al general Mola al día siguiente, 22, y éste ultimaba en apenas ocho días los preparativos para la ofensiva y la necesaria concentración de medios. Tal celeridad sólo fue posible porque los mandos del Ejército del Norte, ilusionados con la prosecución del avance sobre Vizcaya, que se habían visto obligados a detener en el otoño del año anterior, habían ido preparando los planes para su realización y situando sus reservas en las posiciones adecuadas al mismo con mucha antelación, a la espera de la autorización del Cuartel General del Generalísimo, de suerte que ya en la anochecida del 29 de marzo se distribuía la Orden General de Operaciones, que permitiría iniciar la ofensiva con las primeras luces del día 31.

Los carros republicanos.
El 31 de marzo llegaba a Santander el vapor *«Andra»*, abanderado asimismo en Panamá, con otros treinta y dos carros Renault FT.17 (dos compañías) y 20.000 disparos de 37 mm. para sus cañones, procedentes de Polonia, con los que se cierran las importaciones de material blindado para el Ejército del Norte republicano, al que quedaron afectos, junto con los dieciseis recibidos el día 3. Con ello, el Batallón de Carros de Ejército se convirtió en Regimiento, a las órdenes del mayor Alfredo Samaniego Terrazas, bajo la inspección –más tarde; a partir de finales de mayo– del teniente coronel Anselmo Fantova Lausín. Sin embargo, estos 48 carros Renault, con los que estaba organizándose un nuevo batallón en Santander bajo la dirección del comandante Valeriano Marquina, no aparecerán en los combates de Vizcaya –como veremos–, tal vez

Carros Renault FT.17 sometidos a trabajos de mantenimiento en la Constructora Naval de Sestao. Pese a que la foto confirma su presencia en la zona, no hay noticias de que se emplearan en la contención de la ofensiva nacional contra Vizcaya. Al fondo, un tractor Landesa/Naval y dos blindados artesanales.

por no haber dispuesto de tiempo suficiente para su encuadramiento e instrucción, aunque los momentos de apuro bélico que se vivían no parecen justificar que tales menesteres se dilataran por un periodo de casi tres meses, que transcurrieron hasta la total ocupación de Vizcaya.

Hasta marzo de 1937 la única unidad blindada perteneciente a la orgánica del Cuerpo de Ejército vasco había sido el Batallón de Autos Blindados de Euzkadi –al que ya nos referimos al tratar la ofensiva sobre Vitoria–, que disponía de cuatro compañías –cada una con seis

84 Jefes, respectivamente, del Ejército del Norte nacional y del Estado Mayor de la 1.ª Agrupación de su 6.ª División.



Vehículos de la Compañía de Camiones Blindados, nacional, fotografiados en Ochandiano tras su entrada en la población con la I Brigada de Navarra. (Foto Biblioteca Nacional).

camiones blindados distribuidos en tres secciones de a dos vehículos– destacadas en los sectores de Marquina (con sólo dos secciones), Eibar, Elorrio y Ochandiano; esta última con una sección en Ubidea. Contaba, además, el batallón con un blindado ambulancia (?) biplaza (*"con dos chaufeurs"*). El día 23 de dicho mes de marzo, se disponía la creación del Batallón de Carros Ligeros de Combate de Euzkadi –de momento, sólo con una Compañía de Orugas *Trubia/Naval*, organizada a base de los últimos entregados por la Constructora Naval y tal vez de alguno regresado de Asturias– y la disolución del Batallón de Autos Blindados cuyas compañías pasaban a depender directamente de los Jefes de los Sectores en que se hallaban destacadas. La Sección de Reserva e Instrucción del disuelto Batallón se incorporaría al Sector de Marquina, constituyendo la 3.ª Sección de la Compañía afecta al mismo, con dos camiones blindados *"próximos a terminarse en la Constructora Naval"*. El blindado biplaza quedaba definitivamente asignado a Sanidad Militar.

Por lo que respecta al Batallón de Carros Ligeros de Combate de Euzkadi, se dispuso su organización en la misma fecha –23 de marzo de 1937– en que se disolvía el Batallón de Autos Blindados, contando, en principio, con una sola Compañía de Orugas, *"que está en formación en el Cuartel de Vallejo en Algorta, con el material que ya tiene asignado y el que se le vaya adjudicando a medida que vaya entregando la Constructora la serie en fabricación"*[85]. Para la jefatura del Batallón se designaba al capitán don Carlos Tenorio Cabanillas, que hasta ese momento había mandado el de Autos Blindados. Previamente, se habían convocado cincuenta plazas para cubrir las necesidades de personal de la nueva unidad, exigiendo a quienes aspiraran a servir en ella un *"examen práctico-teórico-mecánico, una ficha psico-técnica, un aval político, un certificado de buena conducta del Municipio y conocimientos gramaticales y de Aritmética"*[86]. Con el personal admitido y los carros *Trubia/Naval* números 7, 8, 9, 11 y 13 se organizó inmediatamente, al mando del capitán don Luis de Basterretxea Arendia, la 1.ª Sección a la que el 29 de marzo se ordenaba la realización de ejercicios de tiro, al día siguiente, en la playa de Sopelana. Como consecuencia de dichas prácticas, el Comandante del Batallón elevó, con fecha 5 de abril, un informe en el que detallaba las deficiencias encontradas en los vehículos, concretándolas en escasa potencia del motor, insuficiente adherencia de las orugas al terreno, debilidad de los embragues, poca altura de los guardabarros sobre el suelo y reducido espacio interior, con la consiguiente incomodidad para la tripulación, y sugiriendo algunas medidas para paliarlas que deberían introducirse en la nueva serie *"que se trata de construir* (de) *diez orugas"*. Algún caso debió de hacérsele, pues a poco comenzó a hablarse de unos carros denominados Modelo 1937 por oposición a la designación de Modelo 1936, aplicada a los primeros construidos en Sestao.

85 Fundación Sabino Arana. Archivo del Nacionalismo. DP -165 -1

86 Archivo General de la Guerra Civil Española, Salamanca. 350009-E 12.



Blindado tomado al enemigo e incorporado a la Compañía de Camiones Blindados, nacional, con el Número 9. Obsérvese que ostenta en su frontal –aunque impropiamente– la calavera con las dos tibias cruzadas, emblema del Batallón de Carros de Combate por aquellas fechas.
Ilustración: Julio López Caeiro.

Los carros nacionales

Por esas fechas, el Ejército nacional, tras haber entregado al *Corpo Truppe Volontarie* (C.T.V.) todos los Fiat/Ansaldo CV.33 y 35 en diciembre del 36, había concentrado la totalidad de sus medios blindados en el denominado Batallón de Carros de Combate (comandante don José Pujales Carrasco). Contaba éste con tres compañías; cada una de ellas con diez y seis carros alemanes *Panzer I*[87]. La 1.ª (capitán don Juan García y García) y

87 Tres secciones, cada una con cinco *Panzer I Ausf.A* o *Ausf.B* y un carro de mando *Panzerbefehlswagen I Ausf.B*.

la 2.ª (capitán don José Losada Vera) estaban equipadas con *Panzerkampfwagen I Ausf A*, y la 3.ª (Capitán don Gonzalo Díaz de la Lastra Peralta) con *Panzerkampfwagen I Ausf B*, algo mejores y más potentes estos últimos, si bien armados únicamente con dos ametralladoras[88], al igual que los del Modelo A. Contaba además el Batallón con una Compañía de Cañones Antitanques (teniente don Cesáreo Valls Moreno) a dos secciones, cada una de ellas con cuatro PaK 35/36 de 37 mm. remolcados por otros tantos tractores todo terreno Krupp L-2H43 *Protze*.

Pese a que, a finales de marzo de 1937, no había en marcha ninguna operación de importancia en los frentes del Centro, el Ejército nacional retuvo en ellos a las 2.ª y 3.ª Compañías de Carros, junto con la 1.ª Sección de Antitanques, decidiendo agregar a las unidades que iban a operar en Vizcaya solamente la 1.ª Compañía de Carros y la 2.ª Sección de Antitanques y aún éstas llegaron con un cierto retraso al teatro de operaciones del Norte, no participando en la ruptura del frente del día 31, jornada ésta dedicada por las dos unidades citadas a desplazarse hasta Vitoria desde el frente de Guadalajara, donde se encontraban.

La ofensiva

Se desencadenó el 31 de marzo, como se ha dicho, iniciándose el avance de las tropas nacionales sin la protección de los carros de combate –que se encontraban en pleno traslado hacia el nuevo teatro de operaciones–, aunque disponían de la Compañía de Camiones Blindados, que habíamos visto actuar allá por el mes de octubre del año anterior en el avance hasta el límite con Vizcaya. En esta primera jornada, las unidades nacionales, que tenían su base de partida en la carretera a Mondragón se lanzaron monte a través a la conquista de los altos de Albertia, Jarindo, Uncella y Asensiomendi, para alcanzar la carretera Villarreal-Aramayona. Ciertamente, el terreno no era apropiado para el empleo de medios acorazados.



La Compañía de Camiones Blindados aparcada en Ochandiano, tras la ocupación de la localidad. El segundo de los vehículos es el n.º 9 y el tercero, el n.º 10.

Como hemos visto, el C.E. vasco tenía en el sector atacado una compañía de camiones blindados –la 4.ª– con dos vehículos en Ubidea y cuatro en Ochandiano[89].

El día 1 de abril entraba en fuego la 1.ª Compañía de carros nacionales (ver cuadro adjunto), avanzando por la carretera al Norte de Villarreal en apoyo de la IV Brigada de Navarra, sufriendo nutrido fuego de artillería que no le causó bajas en el personal ni en el material. Las fuerzas nacionales habían cruzado la carretera Villarreal-Aramayona, aunque todavía no se hallaba totalmente despejada. El periodista británico George L. Steer[90], con su parcialidad característica, evaluaba la fuerza blindada empleada por los nacionales en unos ochenta tanques *"la mayor parte ...ligeros Fiat-Ansaldo* (aunque) *había tanques de más volumen con una torreta... y unos pocos todavía mayores que llevaban incluso un cañón antitanque"*.

El 4 de abril actuaba de nuevo la compañía *Panzer I* nacional, entrando en Ochandiano a vanguardia de las tropas del Tercio de Navarra. Había consumido en la jornada tres mil disparos de ametralladora y sufrido la baja del sargento habilitado don José Oviedo García, que resultó herido. Entraba igualmente en Ochandiano, donde sería profusamente fotografiada, la Compañía de Camiones Blindados

Ese mismo día, 4 de abril, el C.E. vasco enviaba la 1.ª Sección de la Compañía de Orugas, a las órdenes del teniente don Jesús Pérez Grueso, al sector Ochandiano-Ubidea para relevar a la 4.ª Compañía del Batallón de Autos Blindados de Euzkadi que venían dando apoyo a las tropas del comandante Ibarrola que lo guarnecían desde el inicio de la ofensiva. La orden disponía el envío del carro n.º 12 a Barázar, del n.º 8 a Dima y de los números 5, 6 y 9 al alto de Urquiola; sin embargo, este último carro no pudo partir por avería en el embrague y fue sustituido por el carro n.º 10 que, con toda probabilidad, era un T.26, pues en su dotación de municiones figuraban *"dos cajas de balas* (sic) *de cañón antitanque"*[91].

Puede verse que los carros de esta 1.ª sección, hasta el momento única organizada, no eran los mismos con que contaba cinco días antes, aunque sí buena parte

87 Tres secciones, cada una con cinco *Panzer I Ausf.A* o *Ausf.B* y un carro de mando *Panzerbefehlswagen I Ausf.B*.

88 El armamento de los carros *Panzerkampfwagen I* lo constituían dos ametralladoras de 7,92 mm. (8x57 Mauser) MG-13k (k de *kurtz*, pues eran más cortas que las armas de infantería del mismo modelo), montadas sobre una torreta giratoria.

89 Según Juan Lezámiz y Guillermo Tabernilla. **«Saibigain, el monte de la sangre»**, pag. 167, la compañía disponía en total de cinco blindados.

90 **«El árbol de Guernica»**, pag. 71.

91 Archivo Sancho de Beurko, Biblioteca de la UPV. Reproducido por Juan Lezámiz y Guillermo Tabernilla en **«Saibigain, el monte de la sangre»**, pag. 171.

PERSONAL DE LA 1ª COMPAÑÍA DE CARROS DE COMBATE EL 1 DE ABRIL DE 1937

Capitán	José García y García*
Teniente	José Luis Contreras Franco
Alférez	Secundino Calvo Castro
	Francisco Alvarez Portos
Alférez médico	Manuel de Quadros Tejeiro
Sargento	Eduardo Ruiz Nacente
	José López Blanes
	José Santiago Crespo
	Francisco Senande Vega
	José Oviedo García
Cabo	Luis Straet
	Francisco López Huertas
	Joaquín Bravo Cayuela
	Dionisio Jiménez Terrón
	Victoriano Martín Santamaría
	Manuel Tocón Pérez
	Laureano Alonso González
Soldado	Federico Gómez Pastor
	Tomás Novillo Mota
	Manuel Boadella Zoreda
	Manuel Gil Salinero
	José Domínguez Jiménez
	Pascual Benedito Larras
	Esteban de Miguel Zayas
	Máximo Martín Díaz
	Miguel Carlos Llauger
	Matías Gómez Aragón
	Casimiro Redondo García
Falangista	Enrique Reig Ample
	Vicente de Caso Mier
	Maximino Pérez Pérez
Gª de Asalto	Baldomero Vicente Gómez
	Antonio Corral Pérez
Legionario	Manuel Alvarez Alvarez
	Aniceto Gamucio Alonso

* Ausente –de permiso- en los primeros días de operaciones.

La misma columna de la foto anterior vista desde el ángulo opuesto. Ahora es el blindado n.º 10 el que aparece en primer término y el n.º 9 al fondo.



de sus tripulantes (ver cuadro adjunto), lo que nos prueba la existencia de un número de carros superior a los cinco que la componían, los cuales, por las causas que fuese –probablemente, por falta de personal adiestrado–, no estaban en condiciones de salir al frente. Tal vez los números 5 y 6, que no figuraban en la orgánica anterior, procedían de Asturias.

Los *Trubia* llegaron al frente el día 5, topándose en la carretera de Urquiola con un blindado de circunstancias nacional al que incendiaron, hiriendo a su jefe, Rafael Herreros de Tejada. En la misma jornada, uno de los carros, junto con infantes del batallón U.G.T. n.º 3 «González Peña» capturaban en el alto de Urquiola un coche de la Legión Cóndor ocupado por cuatro alemanes[92] que, despistados, se adentraron en territorio enemigo. Seguidamente, encabezaron un contraataque que se efectuó, sin obtener ningún resultado, partiendo de Urquiola en dirección a Ochandiano, haciéndose eco de su presencia el parte nacional, que los identificaba como "*carros rusos*".

Por su parte los carros nacionales operaban en esa fecha, sin sufrir ninguna baja, en apoyo de la IV de Navarra, ametrallando las trincheras inmediatas al puerto de Barazar, contra las cuales consumieron 3.500 cartuchos.

Al día siguiente, la 1.ª Compañía del Batallón de Carros de Combate nacional –ocho carros– apoyaba con su fuego, desde la carretera que sube a Urquiola[93], el ataque sobre el monte Saibigain efectuado por el Tercio de Navarra, que logró su ocupación. Aunque el diario de operaciones de la Compañía no recoge encuentro alguno con los carros adversarios, varias fuentes gubernamentales indican que los tres presentes en el alto de Urquiola rechazaron a los *Panzer I* naciona-

92 Se trataba de los pilotos Walther Kienzle y Günther Schultze-Blanck, que fueron hechos prisioneros; del también piloto Carsten von Harling, que fue muerto sobre el terreno, y del intérprete Paul Freese, que resultó herido, falleciendo poco más tarde en Bilbao.

93 La dureza del terreno les impedía cualquier otro tipo de actuación. "*Los carros de asalto que debían salir a la cabeza de la infantería no pudieron subir hasta donde las fuerzas estaba concentradas*" («**Diario de un médico argentino en la guerra de España**», pags. 77-78)

les. Tal vez fuera esta la causa del ácido comentario que el teniente coronel Von Richthofen, jefe del Estado Mayor de la Legión Cóndor, estampó en su diario: "*La conducta de los carros de combate alemanes con dotación española es una vergüenza. El jefe de la compañía destinada a la ofensiva se ha ido a Sevilla de permiso. Los oficiales alemanes están con la gente sólo como cuidadores de los carros detrás del frente*[94]*, se parapetan tras formalidades y no tienen, para expresarlo suavemente, el arranque de meterse ellos mismos en los carros...*" lo que parece un tanto injusto, teniendo en cuenta que la presencia en el puerto de un T.26, armado con cañón, podía haber puesto en un grave aprieto a los carros nacionales. Según el mismo Von Richthofen fue capturado un camión blindado enemigo en el puerto de Zumelza, ocupado igualmente en la jornada, haciéndose prisioneros a sus tripulantes[95].

El día 7 los gubernamentales perdían en Barazar el carro Trubia n.º 12 allí enviado. Su jefe, Wladimiro Salazar Guinea, había resultado herido; un primer conductor, Jaime Ocáriz, había desaparecido durante un ataque de aviación; un segundo conductor, Nicolás Elguezábal, también abandonó su puesto "*por aguda depresión moral*" y el suplente, Juan Martín Arregui, se hallaba igualmente ausente en Ceanuri, quedando el carro con el ametrallador Manuel Márquez Vilches por único tripulante. En esas condiciones y ante el ataque nacional, optó por retroceder, siéndole impedido el repliegue por los jefes de las unidades de infantería de la zona, que le obligaron a permanecer protegiendo con su fuego su retirada hasta resultar ésta cortada por el avance de la IV Brigada de Navarra. Fue entonces cuando unos milicianos del batallón Meabe n.º 1 obligaron a Manuel Vázquez a abandonar el carro para proceder a su voladura, que se efectuó una vez que el tripulante hubo retira-

94 El personal alemán estaba agrupado en las Compañías de Transporte y Taller, que no pasaron a ser españolas hasta noviembre de 1937.

95 Aunque los camiones blindados debían haber sido relevados por los orugas, parece que se demoró su retirada del frente, registrándose entre sus dotaciones, a más de estos prisioneros, cuatro muertos el día 5: dos en Barazar y dos en Ubidea.

1º SECCIÓN DE LA COMPAÑÍA DE CARROS ORUGAS

30/3/3			4/4/37		
			Carro nº 5	Jefe del carro:	Rufino Zarandona
				Conductor:	Ricardo Durán
				Ametrallador:	Joaquín Herranz
				Suplente:	Martín Arregui
			Carro nº 6	Jefe del carro:	Jesús Pérez Grueso
				Conductor:	Luis Docampo
				Ametrallador:	Narciso Pérez
				Suplente:	Santiago Fresno
Carro nº 7	Jefe del carro:	R. Zarandona			
	Conductor:	R. González			
	Ametrallador:	J. Herrán			
Carro nº 8	Jefe del carro:	Epifanio Donado	Carro nº8	Jefe del carro:	Luis Abad
	Conductor:	Juan Arenazar		Conductor:	Jesús Santiago
	Ametrallador:	Félix Martínez		Ametrallador:	Luis Salazar
				Suplente:	Juan José Ikobalceta
Carro nº 9	Jefe del carro:	Luis Abad	Carro nº 9	Jefe del carro:	Epifanio Donado
	Conductor:	Jesus Santiago		Conductor:	Jesús Santiago
	Ametrallador:	Luis Salazar		Ametrallador:	Félix Martínez
				Suplente:	José Luis Lores
Carro nº 11	Jefe del carro:	Wladimiro Salazar Guinea			
	Conductor:	N. Elguezábal			
	Ametrallador:	Manuel Márquez Vilches			
			Carro nº 12	Jefe del carro:	Wladimiro Salazar Guinea
				Conductor:	Jaime Ocariz
				Ametrallador:	Manuel Márquez Vilches
				Suplente:	Pedro Berecibar
Carro nº 13	Jefe del carro:	Jesús Pérez Grueso			
	Conductor:	Luis Docampo			
	Ametrallador:	M. Pascual			

Suplentes. Juan Martín de Arregui y Jáuregui
Norman Jonnes
Juan José Ikobalceta Huerta
Pedro Berecibar
José Luis Lores
Jaime Ocariz Gorría

En esta misma fecha consta la existencia de los carros nº 14 y nº 10, aunque este último era, muy probablemente, un T.26. La Compañía disponía además, de un tractor "Landesa/Naval"





Dos imágenes de un blindado Echevarría abandonado en una carretera vizcaína.

do las ametralladoras[96]. Un carro Trubia –probablemente el n.º 8, enviado a Dima el día 4–, en unión de algunos blindados, hostigaba de revés desde la carretera del puerto de Zumelza a unidades de la IV de Navarra que, a su vez, atacaban el monte Altún (cota 762), viéndose éstas obligadas a solicitar el apoyo de una batería de la I Brigada para conjurar tal acoso.

En la jornada del 8, los nacionales, que habían ocupado en las primeras horas el santuario de San Antonio de Urquiola, fueron objeto de hostigamiento por parte de los tres carros vascos que se aproximaban al alto por la carretera de Mañaria, resultando especialmente molestos los disparos de cañón del T.26 n.º 10[97]. Una pieza de 37 mm. de la 2ª Sección de la Compañía de Antitanques, que venía operando con la IV Brigada desde el día 2, fue la encargada de confrontar el fuego de los carros enemigos. Al caer la tarde, se dispuso la retirada del frente de los carros gubernamentales, que retornaron al día siguiente a su cuartel de Neguri (Algorta) donde se procedió a repararlos y reorganizarlos. La ofensiva nacional sufriría un aplazamiento a partir de esta fecha, retirándose el día 10 a Vergara los carros de la 1.ª Compañía.

El 20, reanudaban los nacionales las operaciones atacando la I de Navarra (García Valiño) en dirección a Aramayona y la IV (Alonso Vega) hacia los Inchortas. Ninguno de los dos sectores era propicio al empleo de los carros. En tanto que Valiño avanzaba cubriendo sus objetivos[98], el ataque de Alonso

96 Ver «**Saibigain, el monte de la sangre**», pag. 170. La voladura debió ser muy insuficiente, pues las fotografías del vehículo capturado nos lo muestran aparentemente intacto. «**El Diario Vasco**» del 7 de abril daba la noticia de la captura de "*un carro de asalto construido en Trubia, en 1936* (sic)".

97 "*...el tanque ruso, parapetado, vuelve a dar señales de vida. Su cañoncito nos hace cuarenta o cincuenta disparos... Algunos dispersan su metralla sobre los muros de piedra del santuario* (San Antonio de Urquiola)", escribía Gómez Aparicio en su crónica del día 9.

98 El 22 quedaban en poder de la I de Navarra dos camiones blindados. Uno de ellos, tal vez un Somua/Naval impactado desde el aire por el Heinkel He 112 del *Unteroffizier* Schulz, que estaba especializándose en este tipo de ataques.



Blindado Somua/Naval rodeado por personal de la Legión Cóndor. La fotografía está tomada en las inmediaciones de Urquiola, hacia donde señala el rótulo que vemos en la fachada de la casa. Tal vez se trate del capturado en Zumelza. (Foto Josep Mª Mata Duaso).



Uno de los camiones blindados capturados por los nacionales en Vizcaya fue el Somua/Naval n.º 23 *«Buque Fantasma»*; espectacularmente decorado.

Vega contra los Inchortas resultó detenido. Este volvería a intentarlo el 23, utilizando ahora los carros de la 1.ª Compañía, aunque no en cabeza del ataque, cosa que impedía la naturaleza del terreno, sino dándole apoyo lejano con su fuego desde el ala derecha, desde la carretera de San Juan a Elorrio. Tampoco en este dirección pudieron hacer gran cosa; la carretera estaba cortada por una barrera en la que se apoyaban dos contracarros McLean de 37 mm., que impidieron su progresión, y el fuego que recibían por su derecha del Batallón *«Kirikiño»*, atrincherado en la ladera del Askonabieta, hacía insostenible su situación.

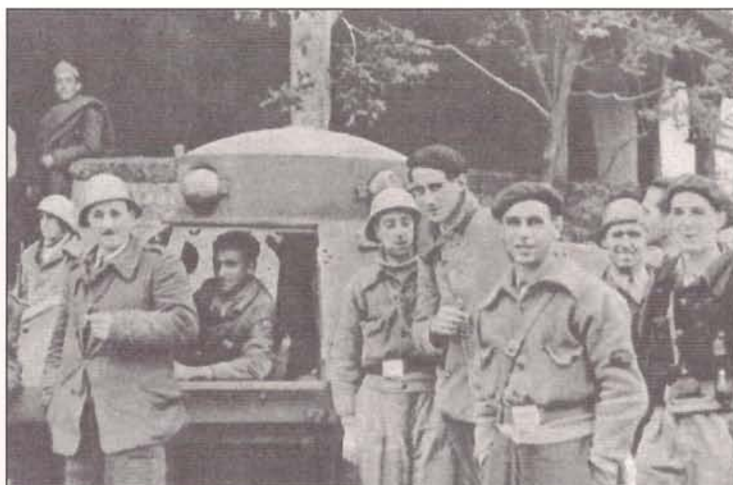
Los Inchortas caerían al día siguiente, 24, abandonados por sus defensores ante la maniobra envolvente de la I de Navarra, que los amenazaba por la espalda. Ahora sí pudieron los carros avanzar por la carretera sobrepasando Elgueta en dirección a Eibar lo que les costó la baja del cabo Emilio Florín Sierra, herido. Al día siguiente la Compañía efectuó un reconocimiento ofensivo por la carretera de Elorrio y el 26 participaba en la ocupación de Eibar. Un bombardeo enemigo hirió al capitán don José García y García y al cabo de la Sección de Antitanques Antonio Alcaide Ariza. El teniente Contreras Franco tomó el mando de la Compañía que, a sus órdenes, efectuó un reconocimiento por la carretera de Marquina.

Se presentaba ahora frente a las tropas nacionales un terreno algo más despejado y entrecruzado por buen número de carreteras que parecían ofrecer mayores posibilidades al empleo de los medios blindados. Esta circunstancia, unida al reconocimiento de que una sola compañía

Regulares del 5.º Tabor de Tetuán posan sobre el Trubia/Naval n.º 12 capturado por los nacionales en Barazar. (Foto archivo «Canario» Azaola)



La placa del Trubia/Naval n.º 12, apresado en Barazar, se conserva actualmente en la colección de la Asociación de Amigos de Laguardia.



Carro Trubia/Naval aprestándose a participar en la operaciones en el frente de Vizcaya. Es digno de destacar el gran tamaño de las puertas de acceso en relación a las dimensiones del vehículo; algo que no debía contribuir precisamente a su solidez.

era notoriamente insuficiente para atender las operaciones, impulsó la decisión de enviar al frente de Vizcaya el resto del Batallón de Carros de Combate, impartiéndose el 27 las órdenes oportunas para que se incorporaran al mismo las compañías 2.ª y 3.ª, así como la 1.ª Sección de la Compañía de Antitanques, aunque esta última dejaría una pieza de 37 mm. en el frente de Madrid, en la Casa de Campo. Por su parte, el C.E. vasco, viendo igualmente la necesidad de utilizar en la batalla su potencial blindado, envió de nuevo al frente la 1.ª Sección de la Compañía de Orugas que ahora operaría en unión de unas secciones de autoametralladoras-cañón BA.6 del Regimiento de Carros de Combate del Ejército del Norte enviadas desde Santander[99].

Los *Trubia* fueron encaminados a Abadiano en un intento por frenar la progresión de la I Brigada de Navarra, viéndose obligados a abandonar el pueblo el día 27, escapando entre las tropas enemigas, que ya ocupaban la localidad, y replegándose hasta Durango, donde se les incorporaron algunos auto-ametralladoras-cañón BA.6,

99 Ante la ofensiva nacional sobre Vizcaya, el jefe del Ejército del Norte republicano, general Llano de la Encomienda pretendió responder con una serie de acciones diversivas "*para descongestionar el frente vasco, dividir las fuerzas enemigas y batirlas en Guipúzcoa y León, tomando esta capital*" (Orden General de Operaciones de 16 de abril). El 17, emitía una orden particular para el Regimiento de Carros de Combate en la que se disponía el envío a Asturias (esfuerzo principal) de una compañía de carros Renault, una sección de carros Trubia y dos compañías de autoametralladoras-cañón, con dotaciones dobles de personal, y a Vizcaya una compañía mixta Renault/autoametralladoras-cañón, con idénticas disponibilidades de personal, permaneciendo el resto del material en instrucción en Santander. (A.G.M. – D.R. – L. 854 – C.2). Como es bien sabido las acciones ofensivas republicanas no se realizaron, como tampoco la prevista distribución de medios blindados, enviándose tan sólo a Vizcaya tres secciones de autoametralladoras-cañón y una de carros T.26.







Dos imágenes que nos muestran el estado en que el Somua/Naval n.º 3 quedó en poder de los nacionales. En la de la izquierda vemos al conocido abogado de Vitoria, don Guillermo Elío –traje oscuro, gabardina y boina–, que parece haber tenido especial interés en fotografiarse con todos los ingenios blindados capturados por los nacionales en Vizcaya. (Foto de la derecha, Centro del Patrimonio Documental de Eukadi. Foto izquierda, archivo "Canario" Azaola).

Ilustración: Julio López Caeiro.

uno de cuyos disparos de 45 mm. hirió ligeramente al comandante don Jorge Vigón.

El capitán de Artillería don Fernando Barrenengoa Zabala tomó, interinamente, el mando de la 1.ª Compañía de carros, que continuaba agregada a la IV Brigada de Navarra, efectuando ese día 27 un reconocimiento hasta el alto de Arrieta. Para la jornada siguiente se proyectaba el avance hasta Guernica que correría a cargo de la 1.ª Agrupación de la IV de Navarra cuyo jefe, teniente coronel don José Martínez Esparza, empleó dos de sus batallones en la ocupación de las alturas al Sur de la carretera[100], mientras el tercero –Batallón C de Cazadores de Melilla (comandante Mandillo Silvestre)– marcharía por la ruta a lo largo del valle junto con la 1.ª Compañía de carros, la 2.ª Sección de la Compañía de Antitanques y una batería de montaña de 7 cm. apoyándose mutuamente. A mediodía del 28, cuando uno de los batallones –5.º Tabor de Regulares de Tetuán– culminó el monte Oiz, se puso en marcha por la carretera la pequeña columna, llevando los carros en cabeza; sin apenas combatir continuó avanzando hasta Marmiz, donde pernoctarían. En la madrugada del 29 reanudaron el avance, entrando a poco en Guernica, tras batir al enemigo que trataba de defender la población. Dos de los antitanques de 37 mm., emplazados en el atrio de la iglesia de Ajanguiz, hicieron fuego contra un tren –recién llegado, transportando refuerzos– que, no obstante, pudo huir sin ser alcanzado. Los carros entraron en Guernica por el puente de Rentería, sobrepasando el caserío para establecer puestos de vigilancia en las carreteras de Bermeo y Amorebieta.

Por su parte, la sección de carros *Trubia* vascos, que se había establecido en Yurreta, afecta al batallón Mateos n.º 9, tuvo que abandonar dicha población el 28, tras proteger con el fuego de sus ametralladoras[101] el repliegue de la



100 El flanqueo por los alturas al Norte de la carretera quedaba confiado a la 2.ª Agrupación (teniente coronel Iglesias).

101 Dicho fuego causó sensibles bajas en la 2.ª Centuria de la 1.ª Bandera de Falange de Navarra, primera unidad nacional que entró en Yurreta, resultando herido, entre otros, su capitán don Carlos Ruiz García.



Una vista más de la parte posterior del Somua/Naval n.º 3, completamente desmantelada. (Foto Centro del Patrimonio Documental de Eukadi)

1.ª compañía del batallón «Meabe» n.º 1, que se defendía en la iglesia del pueblo[102]. Como se ve, operaban al Sur de la zona de actuación de los carros nacionales, en el sector de Durango, replegándose ante el empuje de la I Brigada de Navarra. Sin embargo, los BA.6 del Regimiento del Ejército del Norte fueron utilizados para contraatacar a las fuerzas que habían ocupado Guernica, empleándose cuatro de ellos contra Urruchua en la madrugada del día 30 en que consiguieron sobrepasar la línea defensiva nacional, alcanzando la carretera de Guernica, donde fueron rechazados por las granadas de mano y los morteros de 81 mm. del 5.º Tabor de Tetuán.



El General Mola visita Eibar tras su ocupación. Al fondo, un blindado Echevarría tomado a los republicanos. (Foto Biblioteca Nacional)

Entretanto, como es bien sabido, la brigada mixta italo-española «Flechas Negras», partiendo de Guernica había avanzado sin oposición –y sin constituir un guardaflanco a su izquierda– sobre Bermeo. Pese a las afirmaciones de Steer y de los que posteriormente le han copiado, dicha brigada no disponía de medios blindados por lo que su jefe, el general Piazzoni, solicitó al teniente coronel Esparza el apoyo de la 1.ª Compañía de carros –única presente en Vizcaya hasta el momento–, negándosela éste con la excusa de la prohibición expresa del general Mola de operar en dirección Norte. Pese a ello, cuando el 1 de mayo los republicanos atacaron, cortándola, la carretera entre Guernica y Bermeo, que los «Flechas Negras» habían dejado desguarnecida, la comunicación

102 Una batería nacional (capitán Alegría) se apuntó la destrucción de uno de los carros vascos "*situado detrás (...) de la iglesia de Yurre*" (**«En la Primera de Navarra»**, pag. 36), lo que no ha podido confirmarse.



El Somua/Naval n.º 2 fue otro de los blindados capturados por la tropas nacionales. Obsérvese que llevaba una curiosa torre, muy diferente a las cilíndricas habituales en estos vehículos. (Foto Biblioteca Nacional)



El teniente coronel don José Martínez Esparza –jefe de la 1ª Agrupación de la IV de Navarra, que tomó Guernica- posa ante uno de los Panzer I Ausf A de la 1ª Compañía, participante en dicha operación.

entre las dos poblaciones sólo pudo mantenerse con los *Panzer I* de la 1.ª Compañía cuyo blindaje les permitía circular bajo el fuego enemigo que la batía.

Ese mismo día 1 de mayo ya estaban en Guernica las Compañías de Carros 2.ª (capitán don Fernando Marino Galindo) y 3.ª (capitán don Gonzalo Díaz de la Lastra Peralta) y la 1.ª Sección de antitanques llegadas desde los frentes del Centro. La 2.ª Compañía relevaba en la carretera de Bermeo a la 1.ª, que pasó a la carretera de Rigoitia. Dicha 2.ª Compañía recorrería la carretera de Guernica a Bermeo durante el día 2, estableciéndose en Forua. Al día siguiente, la sección del alférez Tejel Abad avanzó hasta el puente de Mundaca, volado la noche anterior por el enemigo infiltrado, pese a lo cual lograría atravesarlo y llevar un convoy hasta Bermeo cuyas comunicaciones quedaron despejadas en la jornada.



Más al Sur la 1.ª Brigada Expedicionaria de Asturias trataba el día 2 de recuperar el vértice Ganzabal (cota 330), partiendo de Dudea, al Este de Amorebieta, con el apoyo de dos secciones de blindados del Ejército del Norte –tres BA.6 y tres T.26[103]–, dando por fracasado el intento después de tres horas de porfiados ataques. Al día siguiente, 3, era la 3.ª Compañía de Carros nacional la que apoyaba a la I Brigada de Navarra al Norte de la carretera de Durango, participando en la ocupación de las cotas 159 y 199.

Las tropas nacionales se preparaban el día 6 de mayo para dar un nuevo salto. A la brigada «Flechas Negras» le fue encomendada la prosecución del avance por la costa en dirección a Cabo Machichaco, en tanto que la toma del Sollube se confiaba a la V Brigada de Navarra que relevó a la IV entre Guernica y Bermeo. En su apoyo actuaría la totalidad de los carros con la 3.ª Compañía en Bermeo, la

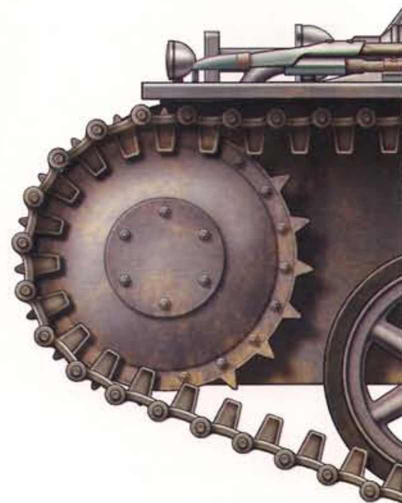
103 El Parte de Operaciones de la citada Brigada asturiana cita textualmente "*tres carros blindados y tres orugas con cañones de cuatro y medio*" (A.H.P.A. - C.83, Ex. 3).). La acción de estos carros queda igualmente confirmada en el Historial del 2.º Regimiento de Artillería de Montaña, cuya 1.ª Batería contribuyó a rechazarlos.



Grupo de milicianos al pie de un Trubia/Naval aparentemente preparado para entrar en acción.

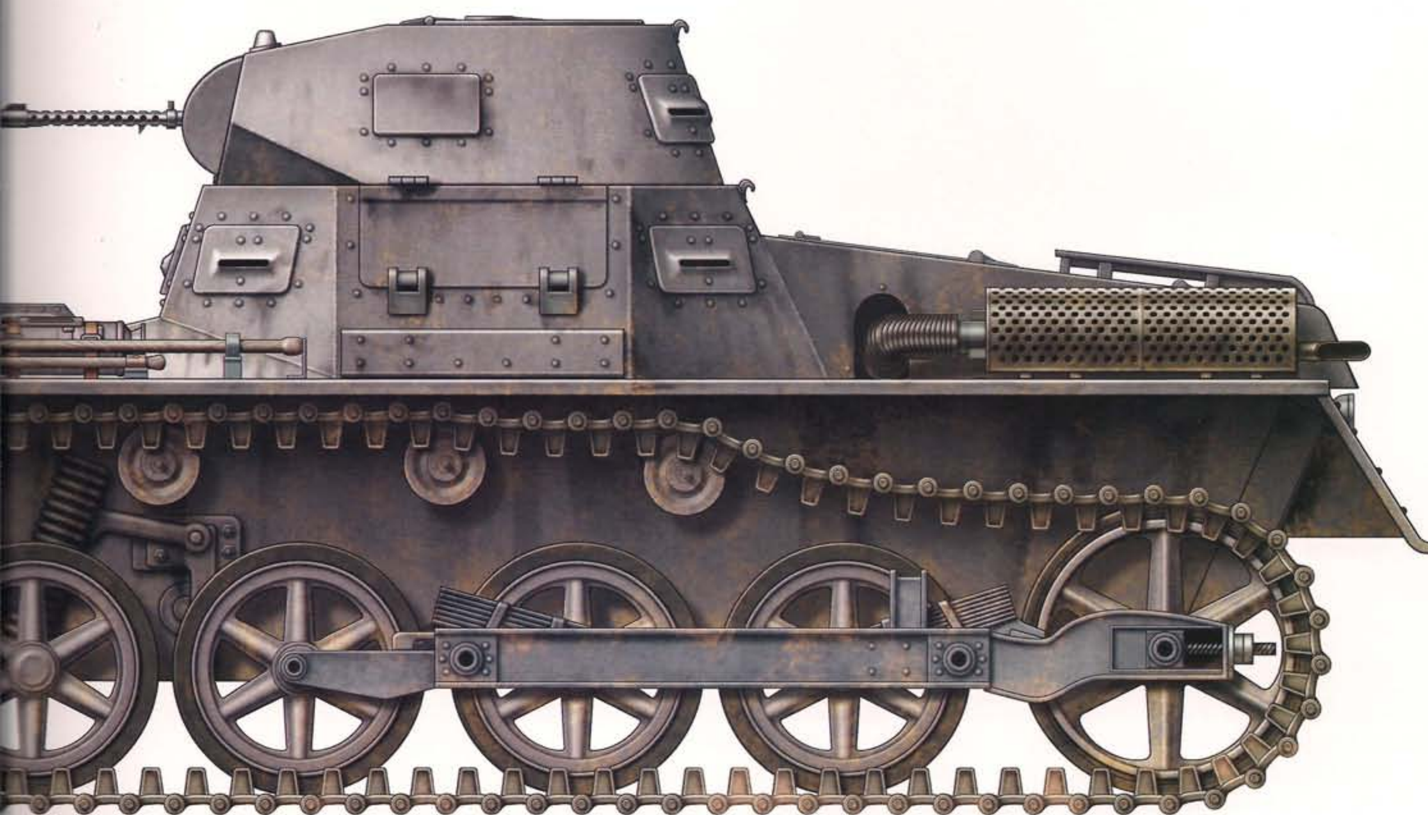
Ilustración: Julio López Caeiro.


C




C







La imagen nos muestra el mismo grupo de la página 91. Por una parte, podemos ver que las tropas están "posando para la cámara"; por otra, el encuadre nos permite identificar el lugar donde está tomada: la "recta" de Larrauri. (Foto Biblioteca Nacional)

2.ª en Mundaca y la 1.ª en Guernica, en la carretera de Rigoitia. La marcha de los carros monte a través hacia los altos de Truende y el Sollube era imposible y una vez más su progresión quedaba limitada a las carreteras, sin otras posibilidades de maniobra, confiando en que el avance múltiple y combinado de la infantería envolviera las posiciones de resistencia, forzando su repliegue, que habría de efectuarse bajo el fuego y la persecución de los carros. No fue así, la infantería no penetró lo suficiente para amenazar el dispositivo enemigo y sus defensas se opusieron intactas al ataque de los *Panzer I*. Poco pudo moverse la 2.ª Compañía, que partía del alto de Castilucho sin ninguna carretera a su disposición, y apoyaría la ocupación de las lomas Chorola-Coeleche y el Añetu, resultando herido el carrista Emilio Rapado. La 1.ª ni siquiera inició el avance, mientras el mayor esfuerzo quedaba confiado a la 3.ª Compañía que envió una sección por el camino de Alboniga, dando apoyo a la 2.ª Bandera de Falange de la Coruña en la ocupación del poblado de San Andrés, en tanto las otras dos secciones avanzaban por la carretera de Bermeo a Munguía hasta el kilómetro 32 donde un corte de la calzada las obligó a detenerse. Reparado el corte durante la noche, los carros reemprendieron su marcha el día 7, enfrentándose a las defensas republicanas a la altura del kilómetro 30. Para Steer[104], interesado en presentar en sus sesgados relatos todo lo que se movía en la zona como italiano o moro –al igual que todo lo que volaba era alemán–, se trataba de carros Fiat/Ansaldo a cuyos mandos cubre de insultos, tratando de ridiculizar su nula capacidad de maniobra. No existía tal capacidad; los *Panzer I* de la 3.ª Compañía no podían salirse de la carretera; sólo marchar en fila india con la esperanza de que el dispositivo enemigo cediera al combinar su presión con la de las fuerzas que amagaban por el monte más al Sur; la única alternativa posible a esta modalidad de empleo era simplemente que los carros no operaran. Los hombres de los batallones «U.G.T. nº 8» y «San Andrés» n.º 50, que defendían la carretera, no cedieron e inmovilizaron a los carros con su fuego, hasta que éstos se vieron obligados a replegarse. El parte de la 3.ª Compañía cifraba las bajas sufridas en dos heridos –los cabos Francisco Muñoz y Gervasio Ferrer Herrero–, *"dos carros tocados por el fuego enemigo y uno averiado"*.

El día 8 las fuerzas nacionales tomaban el alto del Sollube sin que los carros, como no podía ser de otra manera, tuvieran especial protagonismo en la empresa, manteniéndose en posiciones de vigilancia sobre las carreteras. Al día siguiente, 9, la 3.ª Compañía se desplazaba al Sur para operar con las fuerzas de la I Brigada, con las que ocuparía Ugarte de Múgica sin poder continuar por hallarse volado un puente, resaltando una vez más la servidumbre respecto a las carreteras, de las que no podían separarse. El 10, la 1.ª y 2.ª Compañías cooperaban a la toma de Rigoitia con la V de Navarra. El 11 –jornada en que las fuerzas de la 1.ª Brigada ganaban el Bizcargui–, retomaba el mando de la 2.ª Compañía su antiguo capitán don José Losada Vera. El 15 resultaba muerto por un disparo el suboficial instructor Adalbert Butz, del Panzer *Gruppe Drohne*[105]; según las listas de caídos de la *Legión Cóndor*, el suceso se produjo en Murga, pero es de suponer que se

104 «**El árbol de Guernica**», pags. 137-138.

105 Unidad alemana encuadrada en la Legión Cóndor como *Panzerabteilung* (*Imker*) que asistía al Batallón de Carros de Combate –a todos sus niveles– en misiones de instrucción, inspección y retaguardia.

trate de Morga, donde por esos días operaban las compañías de carros nacionales.

Entretanto, los *Trubia* de la 1.ª Sección de la Compañía de Orugas vasca continuaron retrocediendo hasta Euba, donde fueron afectados al batallón 106 santanderino y posteriormente a la brigada asturiana que le relevó, retrocediendo con la misma hasta el lugar de Astepe, al Sur de Amorebieta. Tres *Trubia* fueron enviados a Zugastieta, al Norte de dicha población, a las órdenes del comandante del batallón «Celta» n.º 30; otros tres lo fueron al alto de Morga, desde el cual protegieron la retirada de las fuerzas propias hasta Andra-Mari. A continuación se reunieron todos en las faldas del Bizcargui –excepto dos de ellos, puestos a las órdenes de la 5.ª División, en Butrón, que los destinó a la protección de la carretera Munguía-Maruri-Plencia– para apoyar el contraataque que pretendía recuperar el monte. Participaron en cinco asaltos junto con los batallones «Salsamendi» n.º 44, «Prieto» n.º 24, «Cultura y Deporte» n.º 43, «Azaña» n.º 7, «Larrañaga» (¿«Ochandiano» n.º 37?) y «Asturias» nº 234 sin llegar a conquistar la cumbre.

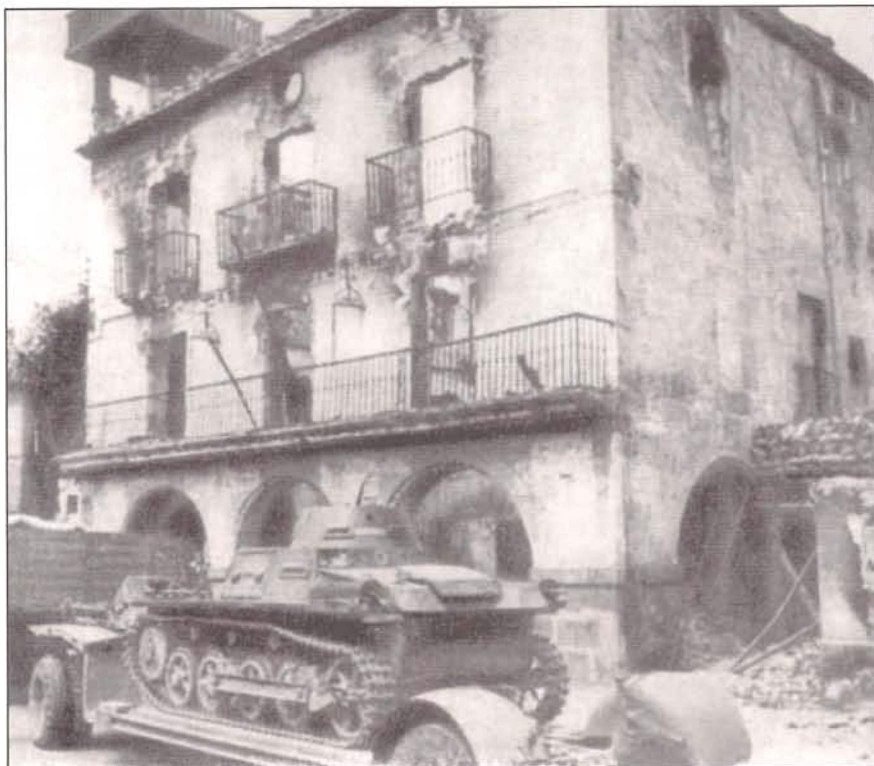
El día 15, una sección de la 1.ª Compañía nacional fue destacada a la zona del monte Tollu para dar apoyo a «Flechas Negras» en su ataque al Jata mas, como dicho ataque se demorase hasta el 19, se reincorporó a su compañía sin aguardarlo. El 16, una vez agotado el ánimo ofensivo republicano contra el Bizcargui, las Brigadas de Navarra se pusieron de nuevo en movimiento. La I Brigada conquistó Gorocica con el apoyo de la 2.ª Compañía de carros. La 3.ª Compañía cooperaría con la 1.ª Media Brigada de la III (coronel Díez de la Lastra)[106] en dirección a Amorebieta, teniendo tres heridos –sargento don Pedro García Santiago, soldado Angel Solar Jiménez y falangista Enrique Díaz Machor– y nada menos que seis carros averiados. El 17 regresaba la 2.ª Compañía al seno de la V Brigada, participando en la jornada siguiente, en unión de la 1.ª, bajo el mando conjunto del jefe del Batallón de Carros, comandante Pujales Carrasco, en la ocupación de Larrauri y la ermita de San Miguel y, posteriormente, las dos compañías apoyaron el ataque al Gondramendi, resultando heridos por granada de mano el alférez don Miguel Hórquez y el sargento don Isaías Pulido Manzano de la 2.ª y el teniente Sanz Ruano, el sargento Ayuso Tablado y el soldado Francisco Pacheco Amuedo de la Compañía de Antitanques; el enemigo había llevado a la zona de Munguía algunos autoametralladoras-cañón cuyo número cifra Steer en "*cuatro carros armados de fabricación rusa*", aunque más probablemente se trataba de dos secciones con su orgánica habitual de dos BA.6 y un FA.1 cada una de ellas, pues algunos testimonios hablan de la presencia de "*dos tanques y una tanqueta*"[107]. El día 21, las tres compañías nacionales se concentraban en el sector de Durango pero, en realidad, no fue-

106 Agregada a la I Brigada de Navarra.

107 Memorias de Eduardo Uribe, quien también asegura que uno de los carros nacionales hubo de ser retirado a remolque. Probablemente, se trataba del vehículo en que resultaron heridos los dos carristas.

Panzer I Ausf A de la 1ª Compañía de Carros en las estribaciones del monte Jata. A la izquierda de la bandera española pintada en el frontal del casco se adivina –más que se ve– el escudo de la calavera con las dos tibias que los vehículos del Batallón de Carros lucieron hasta octubre de 1937. (Foto Biblioteca Nacional).





Carro *Panzer I Ausf A* fotografiado en el momento de atravesar las ruinas de Amorebieta –incendiada por los republicanos en su huida– sobre una batea portacarros Sd. Ah. 115.



Un *Panzer I Ausf A* cruza una población en ruinas; probablemente, Durango.

ron necesarias para la ocupación de las Peñas de Mañaria y Urquiola –por otra parte, carentes de carreteras–, operando sólo la 2.ª en la ocupación de Mañaria, en la cual resultó herido por fuego de fusil el soldado Fernando Martínez Pérez. El 25 perecía el cabo instructor Kart Hol del *Gruppe Drohne*; según la relación de caídos de la *Cóndor*, al tratar de destruir un carro enemigo. Durante el traslado de la 3.ª, el vuelco de un carro causó heridas a sus tripulantes, el sargento don José García Higuero y el legionario Peter Ceache.

La 2.ª Compañía se desplazó al sector de Orduña para participar, el día 26, en una acción demostrativa a cargo de la III Brigada de Navarra (coronel Latorre), que se saldó con la ocupación del Monte San Pedro y Las Minas[108], en la que resultaron heridos los carristas sargento don David Muñoz y cabo Manuel Diego Arroyo. El mes de mayo finalizaba con las tres compañías de carros reunidas en Guernica, donde permanecerían hasta el asalto al "Cinturón de Hierro". Durante el traslado a esta población desde Frúniz, se produjo en la 2.ª Compañía un accidente de tráfico que costaría la vida al cabo Juan Díaz Díaz, resultando además heridos el soldado Rafael Izquierdo Morán y el carabinero, agregado, Mariano Ruiz Palmero.

Por su parte, los *Trubia* actuaban el 3 de junio, a las órdenes del jefe de la 6.ª Brigada vasca, mayor Cristóbal Errandonea, contra Peña

108 Los republicanos recuperarían al día siguiente la posición de Las Minas en un enérgico contraataque.



Durante la campaña de Vizcaya, los carros nacionales se desplazaron continuamente de unos sectores a otros del frente, efectuando a veces largos recorridos, posibilitados por el empleo de plataformas portacarros como esta Sd. Ah. 115 que aquí vemos a remolque de un Vomag DL-48



Panzer I Ausf B de la 3ª Compañía de Carros nacional (capitán don Gonzalo Díaz de la Lastra Peralta). Esta unidad no llegaría al frente de Vizcaya hasta el 1 de mayo. (Foto Biblioteca Nacional)

Lemona[109], apoyando a los batallones «Rosa Luxemburgo» n.º 4, «Dragones» n.º 22 y «Amuategui» n.º 35 en el contraataque por el que lograron reconquistar la altura[110]. Tras el asalto, los *Trubia*, entre cuyas dotaciones se habían producido cinco heridos, fueron enviados a su acuartelamiento de Algorta para someterlos a recorrido y reorganización.

Entretanto, el Regimiento de Carros del Ejército del Norte, que tanto escatimaba sus actuaciones frente a las principales direcciones de avance nacionales, mantenía desde el día 25 de mayo una sección de blindados –dos BA.6 y un FA.1– en vigilancia en Castillo de Elejabeitia que recorrían diariamente la carretera entre este punto y Villaro, al Sur, servicio que ampliarían más adelante hacia el Norte hasta Aránzazu y Yurre.

El 11 de junio comenzó el avance preliminar sobre el "Cinturón de Hierro". La 1.ª y la 3.ª Compañías de carros cooperaron con la I Brigada de Navarra en la ocupación del Urculu, marchando por la carretera que, desde Andra-Mari, apunta al Arechavalagaxe. La 2.ª Compañía lo hizo con la VI Brigada (coronel Bartomeu), partiendo desde Frúniz para ocupar la cota 120, sobre Fica; en la operación resultaron heridos el capitán de la



Columna blindada nacional –carros *Panzer I* y antitanques de 37 mm. a remolque de tractores Krupp *Protze*– en la carretera de Zamudio.

109 Según informe firmado por el comandante del Batallón, Jesús Pérez Grueso, y el comisario del mismo, Leopoldo Gaspar (Archivo General de la Guerra Civil de Salamanca. Signatura 350009-E12) este apoyo debían haberlo efectuado "*...los carros orugas del E. del N.* –¿los T.26?– *destacados en Bedia...*", pero éstos juzgaron la operación inviable.

110 Para el corresponsal de guerra nacional Fernando Ors, se trataba de blindados rusos.



La misma columna de la fotografía anterior. Obsérvese la calavera con las dos tibias que luce el *Protze* que ocupa el centro de la imagen. (Foto Biblioteca Nacional)
Ilustración: Julio López Caeiro.

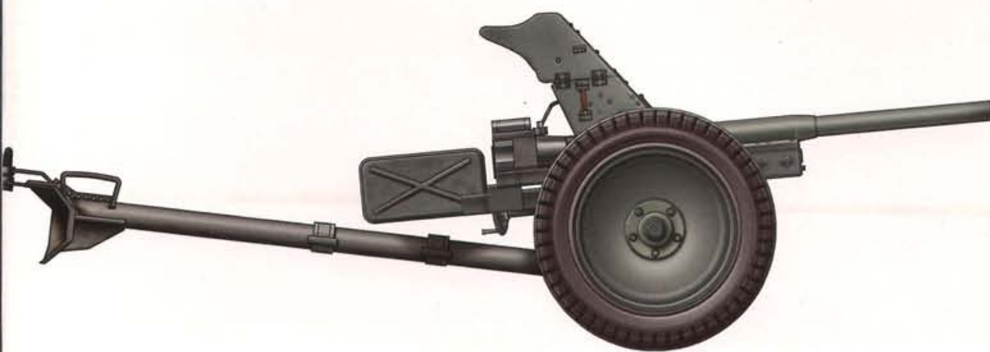
compañía, don José Losada Vera y, una vez más, el sargento don Isaías Pulido Manzano. Al día siguiente tuvo lugar el asalto a la auténtica línea fortificada del "Cinturón". Las Compañías 1.ª y 2.ª –esta última a las órdenes ahora del alférez don Enrique Rodríguez Ipiens–, bajo el mando conjunto del comandante del Batallón, Pujales Carrasco, cooperaron con la VI de Navarra a la consecución de sus objetivos en el Urrusti pero, carente la zona de vías de comunicación –la única carretera, que nacía en Ergoyen, sólo llegaba a Fica–, debieron regresar a Frúniz para proceder a un nuevo despliegue; resultó muerto el alférez jefe de la 2.ª Sección de la 2.ª Compañía don Miguel Hórquez Molina. La 3.ª Compañía operó con la I Brigada por la carretera de Goicoelejea. El 13 operaba la totalidad del Batallón por la mencionada carretera, única que cruzaba el teatro de operaciones, llevando en vanguardia la 3.ª Compañía; entraron en Goicoelejea sin lucha pero, al dirigirse a Larrabezúa, tuvieron que combatir contra las fuerzas atrincheradas en Echevarren a las que desalojaron de sus posiciones. Por fin entraban en el pueblo a tiempo de evitar la voladura del puente, que cruzó el carro del alférez Monsoñis para asegurarlo, pero allí se encontraría inesperadamente con un autoametrallador-cañón BA.6 que le alcanzó al segundo disparo incendiándolo; sus tripulantes –el alférez don Sebastián Monsoñis Ortiz y el falangista Guillermo Oliveras de la



Riva- resultaron heridos. Los antitanques de la 2.ª Sección entraron en posición, comenzando a batir al blindado que, tras hacer unos disparos, emprendió la huida. Los carros nacionales le persiguieron, acosándolo hasta lograr incendiarlo. La 3.ª Compañía tuvo dos carros averiados, aparte del destruido, y en la Compañía de Antitanques resultaron heridos los cabos Mariano Benito García y Marcial Alvarez Gutiérrez y el soldado Dionisio Fernández Acuña. Larrabezúa quedó en poder de los carristas nacionales, uno de los cuales colocaba una bandera rojigualda en la torre de la iglesia. La 1.ª Compañía continuó su progresión por la carretera de Algorta hasta Santa María de Lezama. En la noche del 13 al 14 la brigada «Flechas Negras» ocupaba Munguía en cuya defensa participaban desde hacía días, como se ha dicho, dos secciones de blindados del Ejército del Norte.

El día 14 las tres compañías de carros operaban por el valle de Asúa sobre la carretera de Algorta-Larrabezúa. La 3.ª giró en dirección Sur por la carretera de Bilbao llegando hasta el puente del kilómetro 5, que encontró volado; uno de los carros cruzó el río Asúa con grandes dificultades, situándose en la margen izquierda para proteger las obras de reparación; restablecido un paso provisional, los carros avanzaron hasta el kilómetro 4,400. La 1.ª Compañía se desvió hacia el Norte para cooperar con la VI Brigada en la toma de Derio.

La Compañía de Orugas del C.E. vasco volvía al frente, ahora con dos secciones, la 1.ª de las cuales se situó en las proximidades de Lezama, agregada a la 6.ª Brigada (teniente coronel Nino Nanetti), y la 2.ª en Santo Domingo, donde se unió a las fuerzas del comandante Toralpi.





El 15, la 3.ª Compañía nacional sufrió averías en tres de sus carros al operar hacia Archanda, avanzando hasta el kilómetro 3,800 de la carretera a Bilbao. La 1.ª y la 2.ª participaron en la toma de la ermita de San Roque, en apoyo de la VI Brigada, cuyo jefe, coronel Bartomeu resultó herido, siendo sustituido por el teniente coronel Tutor. En el extremo Sur del despliegue, la IV Brigada de Navarra se puso en marcha, interrumpiendo los plácidos reconocimientos que efectuaba la sección de autoametralladoras-cañón del Ejército del Norte establecida en el valle de Arratia, siendo hostigado el blindado que hacía el recorrido Yurre-Ceanuri, mientras que otro de los vehículos se veía obligado a abrir fuego contra una concentración nacional próxima a la ermita de Castillo de Alejabeitia.

Al día siguiente, la 3.ª Compañía nacional participó en la ocupación de Sondica y entre Asúa y Erandio *"sostiene fuerte ataque con 6 tanques enemigos"*. Efectivamente, se trataba de los *Trubia* de la 1.ª Sección de la Compañía de Orugas aunque, según informaba el jefe de ésta, actuaron *"en número de tres* (obligados) *a entablar combate con 10 orugas enemigos a los cuales se les hizo retroceder en franca retirada"*. Como quiera que fuese, armados unos y otros tan sólo con ametralladoras poco daño podían hacerse; aún así, un carro nacional resultó alcanzado por un proyectil de antitanque. La sección del Ejército del Norte republicano de Casti-

Los carros nacionales cruzan Bilbao en dirección a la ría. Aquí los vemos en la Plazuela de los Santos Juanes, ante la Escuela de Artes y Oficios y el monumento a López de Haro –hoy traslado a la Plaza Circular–, llevando sobre ellos a los vecinos de la ciudad, que les aclaman. En primer término, un *Panzerbefehlswagen I Ausf B*, de mando, y una motocicleta con la calavera y las tibias del Batallón de Carros.

Ilustración: Julio López Caeiro.



Los carros nacionales tuvieron en Bilbao un recibimiento apoteósico. Especialmente, por parte de mujeres y niños que no vacilaron en encaramarse sobre ellos. (Foto Biblioteca Nacional)



Los *Panzer I*, procedentes de la calle de la Ribera, llegan a la plaza Arriaga, donde ya se encuentran aparcados los vehículos de la Compañía de Camiones Blindados

llo de Alejabeitia se retiró a Miravalles, resultando uno de los BA.6 seriamente dañado en Llodio por un bombardeo, que hirió además a uno de sus tripulantes.

El 17 la 3.ª Compañía y una sección de la 2.ª operaban sobre Asúa, resultando averiados tres carros de la 3.ª. La sección de la 2.ª tomaría posteriormente parte en la ocupación del casino de Archanda, en tanto que la 1.ª operaba con la V Brigada sobre la cota 264, resultando heridos su capitán, Barrenengoa Zabala, y el cabo Joaquín Bravo Cayuela. Por su parte, los *Trubia* de la Compañía de Orugas vasca, puestos a las órdenes del teniente coronel Putz, fueron enviados a la falda del Pagasarri con la orden de apoyar a unas fuerzas que, a su llegada, ya se habían retirado, limitándose entonces a efectuar un fuego lejano de protección hasta el anochecer, en que se replegaron a La Casilla. Por su parte, la sección de blindados del Ejército del Norte, efectuaba una misión de vigilancia entre Llodio y Miravalles, haciendo fuego, por orden del comandante del batallón «Loyola» n.º 18, contra grupos ene-



La Compañía de Camiones Blindados, de la que aquí vemos al n.º 1, es acogida calurosamente a su entrada en Bilbao.



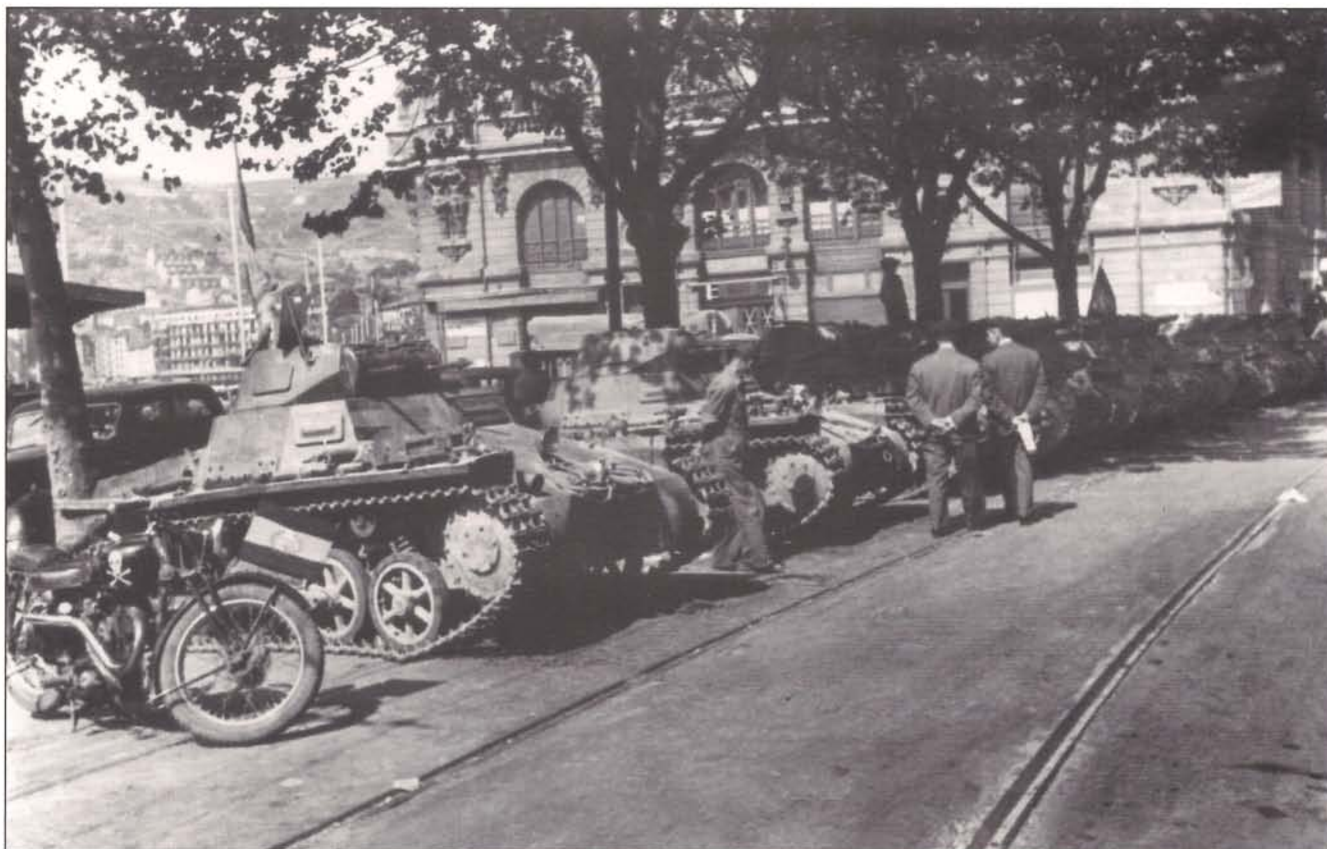


Al ocupar Bilbao, la Compañía de Camiones Blindados nacional estaba equipada mayoritariamente con vehículos tomados al enemigo. Aquí vemos a dos Echevarría; uno de ellos pasando frente al Mercado de la Ribera (foto superior) y otro –el n.º 10– en el Arenal (foto inferior)

migos que avanzaban por los montes de Arrancudiaga.

En la jornada siguiente la 1.ª Compañía cooperaba con la V Brigada en la toma de la cota 264 y la Casa de la Radio, tras la cual actuarían las tres compañías en apoyo de las brigadas V y VI, en las de Landachu y San Bernabé. La 2.ª Compañía efectuó un reconocimiento sobre la ría de Bilbao durante el cual caería bajo el fuego de la artillería enemiga, que le averió dos carros. La 1.ª Compañía tuvo dos heridos: el alférez don Secundino Calvo Castro y el soldado Tomás Novillo Mota. Los *Trubia* vascos fueron enviados a Bilbao con órdenes de situarse en San Francisco, Hotel Carlton, estación de Amézola y Basurto para proteger la evacua-

Carros *Panzer I Ausf A* en el Arenal, en las proximidades del Café Boalevard. (Archivo «Canario» Azaola).



Nueva vista de los *Panzer I* aparcados en el Arenal. En primer término, la moto con la calavera y las dos tibias que ya aparecía en la foto de la pag. 100. (Biblioteca Nacional)

ción de las unidades que defendían la plaza; solicitaron –y obtuvieron– que cada oruga fuera acompañado por un "*carro de combate*" (un BA.6 o un T.26), pero éstos no se presentaron. El FA.1 de la sección del Ejército del Norte en servicio de vigilancia sobre Arrancudiaga, quedó inutilizado por avería mecánica.

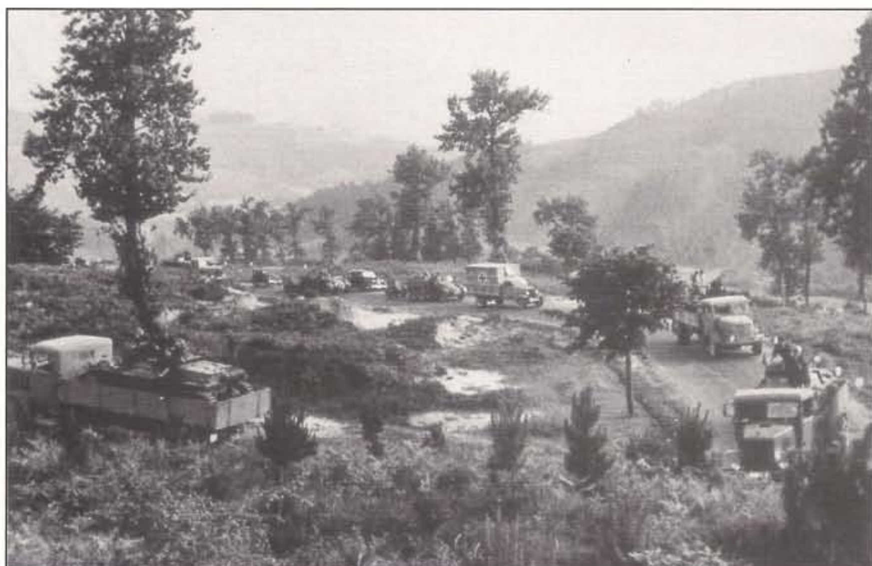
El día 19 tuvo lugar la entrada en Bilbao, haciéndolo la 1.ª Compañía de carros por Begoña, seguida a poco por la Compañía de Camiones Blindados, en la que parece sería su última actuación como tal unidad, lo que no tiene nada de particular pues, a estas alturas de la guerra, tales ingenios se consideraban, por uno y otro bando, absolutamente ineficaces como medios de combate, siendo probablemente distribuidos como auxiliares entre diferentes unidades.

Los *Trubia* de la Compañía de Orugas fueron replegándose, primero, a Zorroza, donde hicieron lo posible para retardar la progresión de las avanzadillas nacionales con el fuego de sus ametralladoras y, seguidamente, a Saltacaballo y Arcentales. Los blindados de la sección del Ejército del Norte presentes en Llodio se retirbaan hacia Sodupe, llevando a remolque al FA.1 averiado hasta la estación de ferrocarril de Güeñes; a lo largo de su repliegue protegieron la voladura del puente de Oquendojena (Oquendo) y efectuaron sesenta y ocho disparos de cañón contra concentraciones de tropas enemigas.

Las compañías de carros nacionales 2.ª y 3.ª fueron enviadas al Sur y agregadas a la III Brigada con la que entraban en Amurrio el día 20 y en Menagaray el 22. El día 27 operaban las dos compañías sobre Arciniega, que fue tomada, pero los carros, constreñidos como estaban a marchar por las carreteras, no pudieron llegar al pueblo por impedirlo la voladura de los puentes, en tanto que las piezas de la Compañía de Antitanques intercambiaban disparos con los blindados enemigos. Resultaron averiados dos carros de la 3.ª Compañía y herido el alférez don Luis González Perdigones. Esta 3.ª Compañía intervenía el 29 en la ocupación de Valmaseda. Entretanto, la 1.ª Compañía acompañaba en su avance por el Norte a la II de Navarra, entrando con ella el día 24 en Gallarta y el



Blindado Somua/Naval caído en poder de los nacionales incendiado e inutilizado.



El pequeño tamaño de los *Panzer I* empleados por los nacionales permitía su transporte sobre camiones –sin el recurso forzoso a plataformas especiales– en los citados traslados de un sector a otro del frente que realizaron durante la campaña de Vizcaya. En la imagen se aprecian asimismo, los *Protze* de la Compañía de Antitanques, remolcando los Pak 35/36 de 37 mm. (Biblioteca Nacional).

25 en Las Carreras, desde donde efectuó un reconocimiento sobre Somorrostro en el que un carro fue averiado por impacto de cañón. A finales de mes las tres compañías de carros y la de antitanques se concentraban en Elorrio, trasladándose desde allí al frente de Santander –concretamente a Alar del Rey– entre los días 1 y 2 de julio.

Por su parte, los *Trubia* del C.E. vasco –que mandaba el ahora comandante Pérez Grueso, toda vez que el anterior jefe, capitán Carlos Tenorio, se había pasado al enemigo– recibieron órdenes de concentrarse en Laredo, en el cuartel del Regimiento de Carros de Combate del Ejército del Norte. Allí se dispuso en principio el envío a Noreña (Asturias) de once de sus carros para participar en una ope-





Blindado Echevarría, construido y empleado por los republicanos y capturado por los nacionales, que debieron encontrar su diseño muy satisfactorio toda vez que incorporaron varios de ellos a su Compañía de Camiones Blindados. (Foto Biblioteca Nacional)
Ilustración: Julio López Caeiro.

Blindado Echevarría de la primera serie tomado por los nacionales en Vizcaya. Su diseño era bastante más primitivo que el de los agregados por éstos a sus fuerzas.

ración que, finalmente, no se llevó a cabo por lo que dicha orden quedó sin efecto. Por fin, los *Trubia* se integraron en el mencionado Regimiento de Carros de Combate, por Orden del E. del Norte de 6 de agosto, pasando a los Corrales de Buelna a las órdenes del mayor Samaniego Terrazas, no sin la protesta expresa de sus oficiales que pretendían mantener su encuadramiento particular sin interferencias ajenas.

Se había acabado la batalla por Vizcaya; toda Euzkadi se hallaba ahora en poder de Los nacionales. Estos habían comenzado su ofensiva con una sola compañía de carros *Panzer I* a la que, sólo después de la toma de Guernica, se unieron las otras dos que constituían el único batallón de la especialidad de que disponían. Como se ha dicho, los Fiat-Ansaldo CV.33 y CV.35, empleados por el Ejército nacional en 1936, habían sido entregados al C.T.V., no combatiendo en Vizcaya ni uno solo de estos ingenios, pese a lo que se ha escrito con el afán de sobrevalorar la implicación de los italianos en las operaciones.

La actuación de los carros fue importante, pero no resolutoria. La dureza del terreno en que se vieron obligados a operar limitaba sus movimientos a las carreteras, como hemos venido repitiendo, por lo que sólo en raras ocasiones pudieron encabezar los ataques de la infantería, quedando relegados a

Los blindados Somua/Naval –como los dos de la imagen–, pese a su aparatoso aspecto y al hecho de haber caído en número significativo en poder de los nacionales en Vizcaya (se conocen fotografías de, al menos, los números 2, 3, 5 y 23), no parece que merecieran su aprecio, pues no hay noticia de que fueran reutilizados por éstos





El Somua/Naval Nº 5 fue uno de los blindados de este tipo capturados por los nacionales en Vizcaya. En la imagen superior (Foto archivo "Canario" Azaola) vemos al abogado don Guillermo Elío, vecino de Vitoria, examinándolo sobre el terreno.





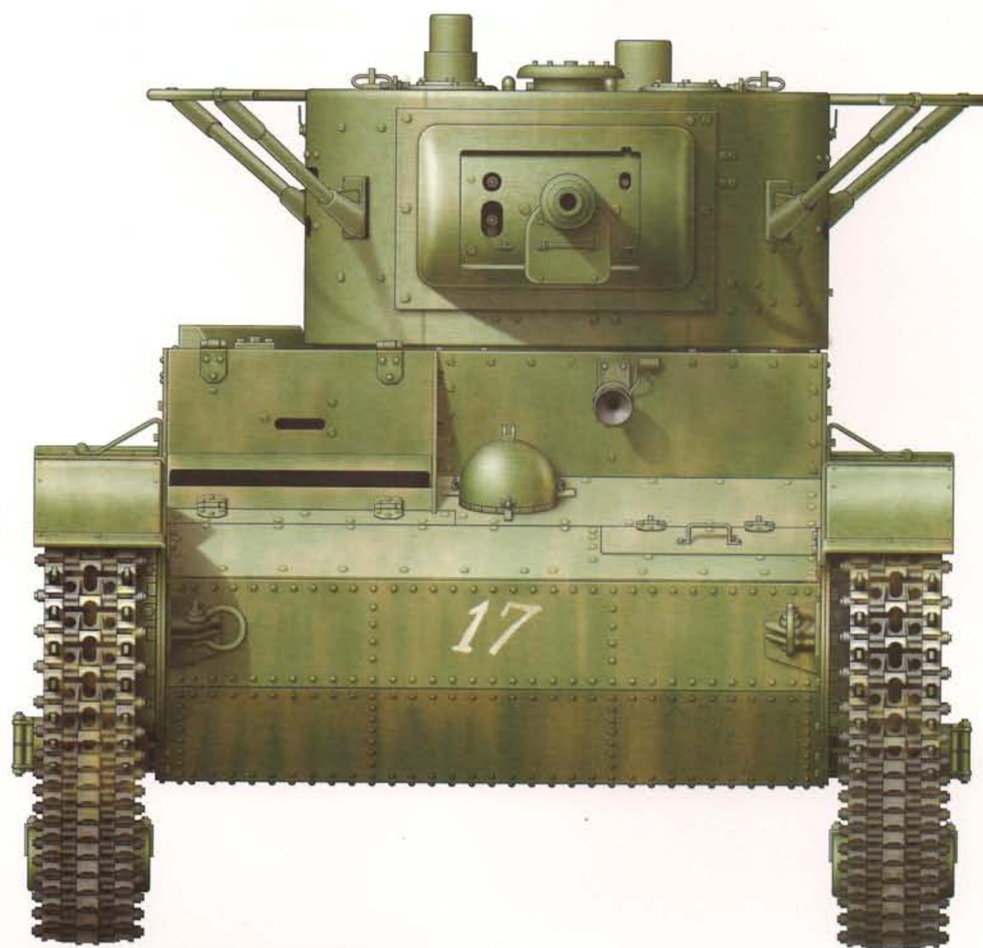




Una vista más del Somua/Naval n.º 5 expuesto a la curiosidad infantil. Obsérvese el impacto que presenta en la parte delantera izquierda de la caja; visible asimismo en las fotografías anteriores. (Archivo «Canario» Azaola).
Centro izquierda: Detalle del escudo de la Naval, de Sestao, que lucía el Somua/Naval n.º 5. (Foto archivo «Canario» Azaola)
Centro derecha: Muestrario de medios blindados republicanos capturados, reunidos por los nacionales tras el final de la campaña de Vizcaya. Se aprecian un Trubia –el tomado en Barazar–, un autoametralladora-cañón BA.6 –el capturado en Larrabezúa– y dos Somua/Naval, el primero de los cuales –el del fondo– es el n.º 23 «Buque Fantasma».

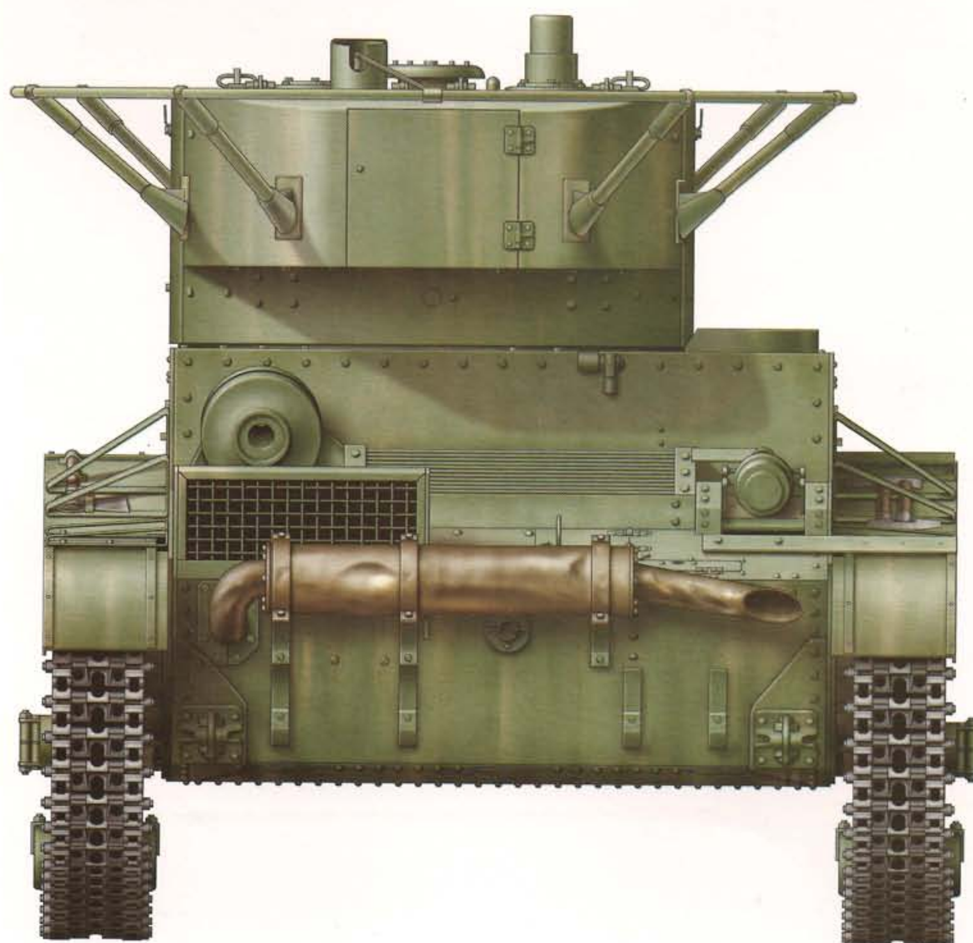
prestarle apoyo, más o menos lejano, con su fuego desde las posiciones forzadas por la topografía. Resalta en su utilización el continuo desplazamiento de unos a otros sectores del frente –a veces, con recorridos bastante largos, sobre camiones o plataformas–, que les confirieron una especie de

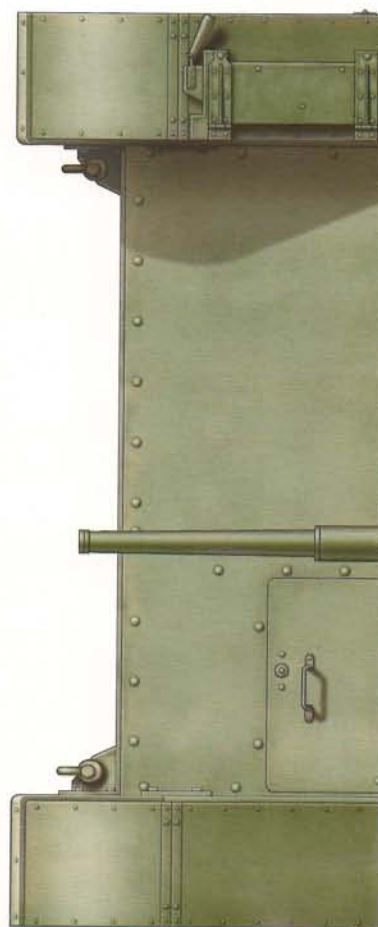
Vista trasera del T.26 n.º 17 (carro/radio) tomada en el frente vasco, tras ser capturado por los nacionales. (Archivo «Canario» Azaola).

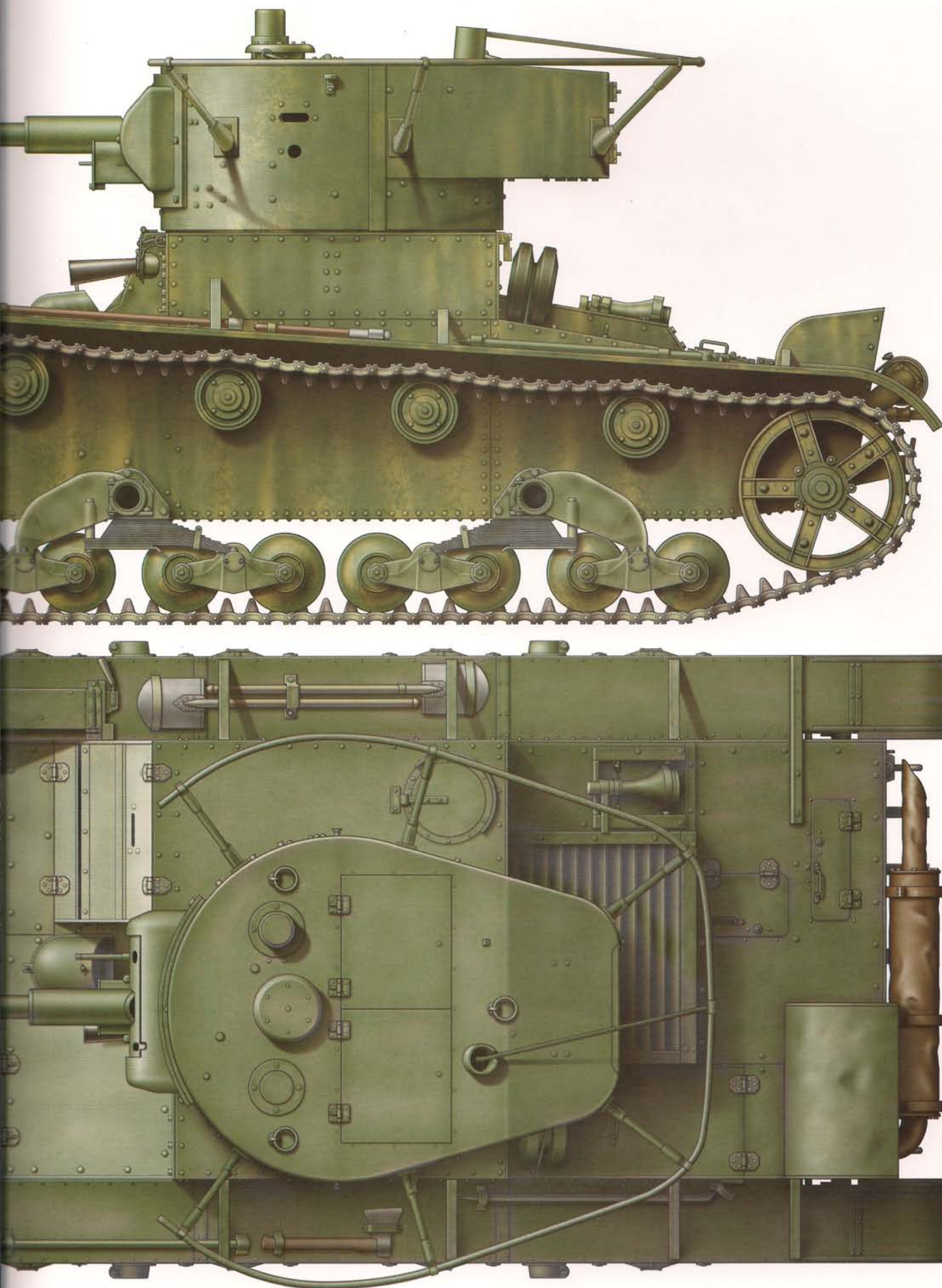

17











Página anterior: El mismo carro T.26B del Ejército del Norte republicano es examinado por unos civiles entre los cuales se identifica (foto inferior) al abogado vitoriano don Guillermo Elío, al que ya vimos contemplando un Somua/Naval en la página 106. (Archivo «Canario» Azaola).

Don Guillermo Elío, con el mismo atuendo que lucía en la foto de la página anterior, posa en esta ocasión ante un *Panzer I Ausf A* junto a un individuo extrañamente ataviado. Al fondo, se aprecia un carro Trubia/Naval –con toda probabilidad, el capturado en Barazar– que confirma la presencia en esas fechas del señor Elío en el frente de Vizcaya, donde sin duda alguna está tomada la foto. (Archivo «Canario» Azaola).

ubicuidad, haciendo creer al adversario que los nacionales disponían de un número de carros muy superior al real. Los enfrentamientos con los blindados adversarios fueron muy escasos: dos contra los *Trubia* –uno en Urquiola y otro en Asúa–, que no pasaron de escaramuzas y uno contra un solitario BA.6 en Larrabezúa, al que la superioridad que le otorgaba su cañón de 45 mm. le permitió destruir un carro nacional, aunque lo pagara con la propia pérdida. En esas circunstancias, las bajas definitivas sufridas durante la campaña de Vizcaya por el Batallón de Carros de Combate nacional fueron mínimas: dos muertos –uno de ellos en accidente de tráfico– y un solo carro destruido –en Larrabezúa–, a más de los inevitables heridos y vehículos averiados, recuperables, que se han venido relacionando. Como contrapartida, tampoco obtuvieron ninguna condecoración o recom-



En esta imagen vemos una vez más a don Guillermo Elío y a uno de los personajes que aparecían junto al T.26 en la página anterior fotografiados ante uno de los paredones aspillerados que barreaban las carreteras de Vizcaya, lo que prueba dónde están tomadas las fotos, ya que este tipo de fortificación no se usó –que se sepa– en ningún otro punto de España.

pensa de relieve, a las que con tanta frecuencia se hicieron acreedores en otras campañas.

Por parte republicana, el C.E. vasco dispuso tan sólo de dos secciones de *Trubia* con poco más de una docena de vehículos. El Ejército del Norte se mostró sumamente cicatero con sus medios, no enviando a Vizcaya ninguno de sus cuarenta y ocho Renault FT.17 y sólo una sección de autoametralladoras-cañon a un sector un tanto marginal –tras el primer empujón ofensivo–, como era el del valle del Arratia, y otras dos o tres –una de ellas de T.26– a la zona álgida de los combates. La escasez de medios del Ejército, trató de compensarse con un intenso empleo de los *Trubia* del Cuerpo de Ejército que obligó a retirarlos por dos veces de la batalla para someterlos a recorrido y reorganización, alejándolos del frente en momentos en que hubieran resultado de gran utilidad.

Tampoco fueron muy elevadas las bajas republicanas. Un informe sobre el material capturado durante la ofensiva, enviado por el VI Cuerpo de Ejército al Cuartel General del Generalísimo al término de la misma, registraba el apresamiento de *"5 camiones blindados, 1 tanque modelo Trubia, 1 tanque ruso y 1 autocañón blindado ruso"*. Con toda probabilidad, el *Trubia* fue el copado en Barazar y el autocañón (sic) el BA.6 incendiado en Larrabezúa. En cuanto al *"tanque ruso"*, que el documento diferencia claramente del autoametralladora-cañón, probándonos la presencia en Vizcaya de algunos carros T.26 –que ha sido puesta en duda a causa de que la documentación o la prensa republicanas no hacen nunca clara distinción entre unos y otros, a los que denominan vagamente *"carros de asalto"* o *"carros de combate"*–, no se ha podido precisar el momento de su captura, aunque lo fue sin lugar a dudas con anterioridad a la segunda mitad de mayo. Por esas fechas informaba el Servicio de Recuperación nacional[111] del material tomado desde el comienzo de la ofensiva consignando, en lo que atañe a los medios blindados, *"1 tanque modelo Trubia, 1 tanque ruso y 4 blindados Naval-Somua"*. Faltaban, respecto al documento anterior, un camión blindado y el BA.6, capturados con posterioridad, pero ya figuraba el T.26 que probablemente es el que aparece en las fotografías publicadas por Vicente Talón en su **«Memoria de la guerra de Euzkadi»**[112], ostentando el número 17, aunque éste precise erróneamente su captura en 1936 durante los combates por Villarreal. Conforman éstas una serie de cinco fotografías en tres de las cuales aparece un carro T.26 capturado y sometido a la curiosidad de tres personajes civiles, habiendo sido identificado uno de ellos sin ningún género de dudas como el abogado de Vitoria don Guillermo Elío. En otra de ellas aparece el mismo Elío ante uno de los característicos paredones aspillerados que cortaban las carreteras de Vizcaya y, por último, se nos muestra una vez más en la quinta junto a un *Panzer I* y un *Trubia* –muy probablemente el capturado en Barazar– siempre con el mismo atuendo, gabardina más o menos. Esta serie fotográfica parece una prueba muy sólida de la presencia de algún que otro carro T.26 en Vizcaya; sobre todo, al estar corroborada por la afirmación del comandante Mateo Antoñanzas, quien asegura que la 1.ª Brigada Expedicionaria asturiana recibió el 2 de mayo el apoyo de *"tres orugas con sus cañones del cuatro y medio"* y de los partes del Servicio de Recuperación nacional que recogen la captura de *"tanques rusos"*, claramente diferenciados de los *"autocañones blindados rusos"*, en Vizcaya y –más tarde, como veremos– en Santander.

111 A.G.M. – L. 10 – C. 30.

112 Volumen II, pag. 367 y Volumen III, pag. 696.



Carros C.V.33, 1º Tipo "modificado" (fácilmente reconocibles por llevar montada la trampilla de visión del conductor con bisagras externas y el característico candado en la caja de accesorios) del C.T.V. preparados para entrar en acción.

Última ofensiva republicana y campaña de Santander

Como hemos visto en el capítulo anterior, apenas culminada la ocupación de Vizcaya, las compañías de carros nacionales se dirigieron al frente de Santander para participar en la ofensiva contra la provincia cántabra como paso previo a la liquidación definitiva del teatro de operaciones del Norte. El ataque desencadenado por el Ejército Popular en el frente de Madrid, en el sector de Brunete, interrumpió, no obstante, tales planes al obligar a llevar a los frentes del Centro buena parte de las unidades nacionales acumuladas al pie de la divisoria Cantábrica. El Ejército del Norte republicano –desde el 21 de junio al mando del general Gámir Ulibarri– decidió, de común acuerdo con la opinión de su asesor soviético, Goriev, aprovechar la coyuntura y montar una ofensiva contra el corredor de comunicación de Oviedo ¡Una vez más! La diferencia en esta ocasión era que, en vez de dispersar los esfuerzos en torno al corredor y al perímetro de la capital, como en las anteriores, iban a concentrarse sobre un frente reducido para romper el cual se acumulaba una masa de tropas importante. El punto de aplicación elegido era el sector al Norte del corredor comprendido entre Cuero y Valduno que deberían encargarse de perforar la División de Choque asturiana (mayor Bárzana), siguiendo la dirección La Manga-Cotaniello hasta alcanzar Peñaflor-Cuero-alturas de Figaredo-Agüera, y la División de Reserva del III C.E. (mayor Garsabal), en dirección Monte Cimero-Pico del Arca-La Parra. Se mantendría a retaguardia de las mismas la Divisón de Choque montañesa (teniente coronel San Juan Cañete), en reserva, aunque con instrucciones de sobrepasarlas en cuanto despejaran el camino hacia los objetivos últimos[113]; una vez amenazados éstos, se pondrían en marcha las fuerzas al Sur del corredor para confluir con aquellas, consumando el corte. El Ejército del Norte envió una compañía de "*carros de asalto*" con órdenes de concentrarse en La Raigada, a disposición del Jefe del C. de E.

El terreno era muy montañoso, poco adecuado al empleo de medios blindados, pero disponía de una carretera –desde Grullos a Cuero– que discurría por el flanco derecho de la dirección prescrita a la División de Choque asturiana y por ella se empeñaron los carros asignados a la operación –cinco, según el Diario de Operaciones del 8.º C.E.[114] que asegura que uno de ellos resultó inutilizado por fuego de artillería– el día 1 de agosto, en que se inició la ofensiva sin obtener ningún resultado, como tampoco lo alcanzaron las restantes unidades que, a cambio de un crecido número de bajas y pese a la notable desproporción de fuerzas a su favor, no alcanzaron uno solo de los objetivos marcados.

113 Orden General del C. de E. III, de 26-VII-37 (A.H.P.A. – C. I-15 – Ex. 6) y partes telefónicos (A.H.P.A. – C. I-15 – Ex. 7)

114 A.G.M. – D.N. – L. 450 – C. 1. Con toda probabilidad, es a esta ofensiva a la que se refiere el informe del Batallón de Carros Orugas de Euzkadi, cuando afirma que se les ordenó enviar once carros *Trubia* desde Laredo a Noreña; orden que no llegaron a cumplir al fracasar la operación.



Carros C.V.33, IIº Tipo pertenecientes –probablemente– a la 4ª Compañía: la mitad delantera del semicírculo en color oscuro (¿rojo?) y la mitad posterior en claro (¿blanco?). Obsérvese que el segundo vehículo de la formación es un carro lanza-llamas.

El Ejército del Norte republicano había perdido su oportunidad. Las unidades nacionales expedicionarias a Brunete, una vez finalizada la batalla, se reintegraron sin pérdida de tiempo a sus posiciones iniciales para retomar el proyecto ofensivo contre la Montaña. El dispositivo nacional fue reconstruido, quedando a mediados de agosto de 1937 en condiciones de reanudar el ataque que el gran esfuerzo del Ejército del Centro republicano había logrado aplazar escasamente un mes.

El Ejército nacional, que había combatido en Vizcaya de poder a poder, se había reforzado ahora considerablemente con la incorporación a las Brigadas Navarras, que allí lucharon, del *Corpo Truppe Volontarie* y de las Brigadas de Castilla, que durante un año de guerra les había tocado ejercer de yunque en el sostenimiento de los frentes de Palencia y Burgos, sumando además a su superioridad material una moral de victoria justamente acrecentada por los recientes triunfos. Por contra, el Ejercito del Norte republicano veía disminuir sus posibilidades materiales y morales en proporción inversa al fortalecimiento de sus adversarios, lo que parecía prometer una campaña relativamente fácil para estos últimos. Tal vez por esa razón o porque en esta operación iba a contarse con los medios blindados del C.T.V., lo cierto es que el Mando nacional decidió afectar a las fuerzas que iban a lanzarse sobre Santander una sola de las tres compañías del Batallón de Carros que habían combatido en Vizcaya y Brunete.

Fue así como la 3.ª Compañía (capitán Gonzalo Díaz de la Lastra) recibía el 4 de agosto en Boadilla del Monte órdenes de partir hacia el frente de Palencia. Inmediatamente, abandonó su base madrileña llevando los carros sobre plataformas Sd.Ah. 115 hasta Quismondo, en Toledo, el mismo día 4 y hasta Avila el 5, para tomar allí el ferrocarril que los dejaría el 6 en Alar del Rey, en Palencia.; la acompañaba una sección incompleta (probablemente, 3 piezas) de la Compañía de Antitanques.

RAGGRUPPAMENTO REPARTI SPECIALIZATI

Comandante.- Coronel I.G.S. Valentino Babini
Ayudante Mayor.- Mayor Raffaele Mariconda

1º Batallón de Carros de Asalto
Comandante.- 1er Capitán Paolo Paladini
1ª Compañía Teniente Cascio
2ª Compañía Teniente De Alfaro

2º Batallón de Carros de Asalto
Comandante.- 1er Capitán Michelle Stella
3ª Compañía Teniente Giupponi
4ª Compañía Teniente La Rosa

5ª Compañía Mixta de Carros de Asalto

1ª Compañía Autos Blindados (8 autoametralladoras Lanzia IZ I e IZ II).- Teniente Rubino

Batallón de Infantería Motorizada (incluía una Compañía de Moto-Ametralladoras y una Compañía de Lanza-Llamas autotransportados)

Batería Contra-carro de 47 mm. (4 cañones de 47/32 Mod. 35).- Teniente Valeri

En cualquier caso, el conjunto de fuerzas blindadas más importante para esta operación era el encuadrado en el C.T.V. En abril de 1937 habían llegado a Sevilla 12 carros Fiat/Ansaldo con los que el Cuerpo de Ejército pudo reponer las bajas sufridas en la batalla de Guadalajara por sus cuatro compañías de carros[115], sobrando algunos que le permitieron organizar una quinta, aunque sin cubrir la totalidad de la plantilla, que debió completarse con otros vehículos, pues recibió la denominación de mixta. Estas cuatro –ahora cinco– compañías se integraban en el llamado *Raggruppamento Reparti Specializati* que tenía la siguiente que figura en el cuadro adjunto.

Las Compañías de Carros del C.T.V. eran algo menores que las organizadas a base de *Panzer I*, contando con un total de trece ingenios repartidos en tres secciones de a cuatro, más el carro de mando. Se hallaban dotadas con el único modelo de carro suministrado por Italia a la España nacional: el Carro Veloce Fiat-Ansaldo en sus dos variantes CV.33 y CV.35[116], ambas de sólo 3.100 kilogramos de peso, con un blindaje máximo de 13,5 milímetros y armadas úni-

115 La escasez de carristas italianos propició la incorporación a las mismas de varias tripulaciones españolas.

116 La diferencia entre las variantes CV.33 y CV.35 consistían, aparte de pequeños detalles, en que la primera de ellas tenía la barzaza soldada y la segunda remachada, además de soldada. A España llegaron igualmente algunos ejemplares de una y otra armados con lanza-llamas.



El mismo carro nº 2 de la ¿4ª Compañía? en marcha hacia la capital de la Montaña. Se trata de un C.V.33, IIº Tipo, identificable por tener el rodillo auxiliar un soporte independiente de la rueda de reenvío y el trampilla de visión del conductor con abisagramiento interno.

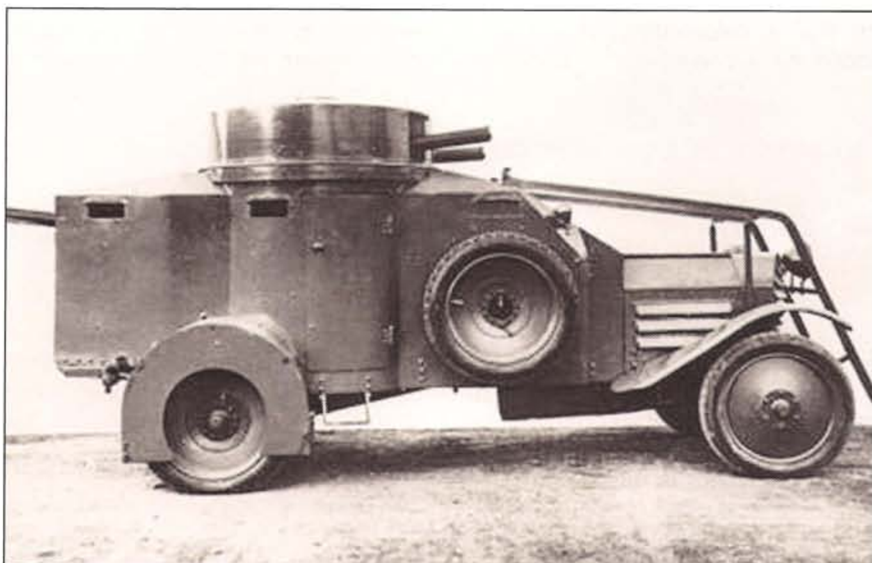


Carro C.V.33, IIº Tipo. Ostenta los antiguos símbolos tácticos, empleados en Italia hasta 1935: tres rectángulos horizontales que nos indican se trata del tercer carro del 1er Pelotón. No es posible identificar con seguridad la Compañía porque tal identificación se hacía en virtud del color de los rectángulos, imperceptible en una imagen en blanco y negro.

camente con dos ametralladoras Fiat Mod. 35 de 8 milímetros de calibre, lo que hacía de ellas más bien vehículos de reconocimiento y explotación del éxito que auténticos carros de combate. Por lo demás, se trataba de ingenios modernos, bastante rápidos: 42 kilómetros por hora en carretera. No podía decirse lo mismo de los autoametralladoras Lanzia-Ansaldo IZ I e IZ II[117] cuyo proyecto se remontaba a 1915, encontrándose a estas alturas completamente superados; su blindaje, de 8 milímetros de espesor, resultaba escaso y sus prestaciones no eran precisamente brillantes.

Para contener la avalancha que se le venía encima, el Ejército del Norte republicano contaba con el Regimiento de Carros de Combate, que había recuperado los medios enviados a Vizcaya y al que se había incorporado, como hemos visto, la Compañía de Orugas de Euzkadi. No resulta fácil cuantificar con una cierta exactitud los medios de que dis-

117 El IZ II montaba una torre giratoria simple armada con dos ametralladoras; el IZ I llevaba sobre ésta una segunda torre con una tercera ametralladora.



Autoametralladora Lancia-Ansaldo I.Z.II; vehículo este que, con la variante I.Z.I –de doble torre–, constituía la dotación de la 1ª Compañía de Autos Blindados del *Raggruppamaento Reparti Specializati* del C.T.V.

ponía, pues los documentos que se refieren a tal unidad resultan confusos o contienen algunos errores.

En vísperas de la embestida nacional el Ejército del Norte republicano redistribuyó sus ingenios blindados –que hasta ese momento se hallaban repartidos entre las divisiones en línea– en tres masas, dos de las cuales deberían apoyar respectivamente a las divisiones 53 y 54 del XV C.E., que cubrían el frente de la bolsa entre el Escudo y Reinosa, mientras la tercera constituiría una reserva a disposición del Cuerpo de Ejército, concentrada en Los Corrales de Buelna. Parece ser que tal distribución fue aconsejada por el asesor soviético *"Romanenko"*, recién llegado de los frentes del Centro, quien trató de constituir una reserva móvil a costa de restar disponibilidades a las divisiones de primera línea. Medida esta que, según Angel Lamas Arroyo, jefe del Estado Mayor del Ejército del Norte, resultó especialmente desafortunada por que la *"...imperfección de los enlaces y lo precario de las comunicaciones..."*, unido a que *"...se carecía casi por completo de plataformas para el transporte de los carros... era lo seguro que nunca llegaran a tener oportuno y adecuado empleo"*[118].

La Orden para la constitución de esta reserva se emitió el 21 de julio[119] y disponía:

I) La organización de un Batallón de Carros con
2 compañías de tanques Renault
1 compañía de A.A.C.
3 compañías de tanques Trubia

Cada compañía con tres secciones a cinco carros.

118 **«Unos y otros»**, pags. 531-532.
119 A.G.M. – D.R. – L. 854 – C. 2.

Desde la primera jornada de la ofensiva, los carros Renault FT.17 republicanos abandonados constituyeron paisaje habitual sobre las carreteras santanderinas. (Archivo General de la Administración).

II) *Este Batallón se deberá encontrar organizado y reunido en Los Corrales de Buelna antes del 25 del corriente, quedando a disposición del mando del II C.E.*[120].

La organización de este batallón dejaría disponibles para las unidades del frente solamente una sección de autoametralladoras-cañón y una compañía Renault, tal vez incompleta, pues la Comandancia de Castro Urdiales tenía afecta desde mayo una sección de FT.17 para la defensa del puerto contra posibles desembarcos. En cualquier caso, lo más sorprendente de este documento es la asignación a esta reserva de tres compañías de carros Trubia, cuando en Bilbao sólo se contaba con dos secciones de este material. Es muy probable que la Constructora Naval de Sestao entregara algunos carros más antes de producirse el derrumbamiento de Vizcaya –quizá directamente al Ejército, ya que el C.E. vasco parecía no tener posibilidades de encuadrarlos–, pero dudo mucho que con ellos se llegaran a alcanzar los 45 carros precisos para constituir las tres compañías. Pese a la seguridad que emana del documento transcrito –que no se trata de un proyecto o de una norma de organización, sino de una orden que debía cumplirse en el plazo improrrogable de apenas cuatro días–, no estoy convencido que se contara con tal número de carros *Trubia* de los que siempre supuse que se había construido en torno a la veintena. De hecho, ya se ha mencionado como unos planos parciales del carro, conservados en el Archivo General Militar de Avila, hacen referencia a una serie prevista de veinte carros y dos tractores[121]. Entiendo, pues, que se ha deslizado un error en el documento referido –¿querría decir tres secciones?– o que éste fue redactado en base a una información defectuosa de quien emitió la orden. Se produce , no obstante, un hecho significativo cuando el Ejército del Norte, con fecha 11 de agosto, solicitaba 120 conductores y 30 ametralladores para cubrir las plantillas de los carros de combate que habrían de ser facilitados por los tres Cuerpos de Ejército –vasco, montañés y asturiano– a razón de un tercio cada uno. Parecen muchas vacantes si realmente sólo se dispusiera de unos 85 vehículos, en números redondos –casi cincuenta Renault, una veintena de BA.6/T.26 y quince *Trubia*, calculados por lo bajo–, todos ellos con unas tripulaciones que los estaba manejando desde hacía meses. Tal vez se decidiera este aumento de personal en previsión de recibir los carros que se pensaba construir en Trubia, una vez perdida la factoría de Sestao.

En efecto, tras la caída de Vizcaya, la Fábrica de Trubia hubo de retomar a su cargo todas las labores concernientes a los carros de combate. Ya el 15 de junio se había emitido en el establecimiento asturiano la Orden de Construcción n.º 187 por la que debía realizarse en el mismo *"un carro Modelo Trubia 1937"*; el 4 de julio se modificaba dicha Orden en el sentido de que fueran nueve los carros de ese tipo a construir. Sin embargo, la producción de tales vehículos no llegó a efectuarse, dedicándose el Taller de Carros de la factoría al mantenimiento de los ya existentes. Así, el 5 de julio se decidía la *"reparación completa y la reforma de los carros de combate Mod. Trubia 1936, según planos recibidos de la Comisaría de Armamento y Municiones, con cargo y destino a la Orden de Construcción nº 214"*; el 12 de septiembre la Orden de Construcción n.º 298 disponía *"...la fabricación en el Taller de Carros de seis piñones de ataque de 20 dientes y seis coronas de 30 dientes para los carros de combate tipo Trubia 1936"* y el 25 de ese mismo mes de septiembre, la reparación de *"ocho tanques tipo Trubia 1936"*[122]. Todo lo cual parece sugerir que tampoco se llevó a cabo la conversión de los *Trubia 1936* al *Modelo 1937*.

En cualquier caso, en vísperas de la ofensiva, el Ejército del Norte pareció volver de su acuerdo y dispuso el 10 de agosto un nuevo despliegue[123] de los carros conforme al cual se enviaban dos secciones Renault, una sección *Trubia*, dos secciones de A.A.C. y un camión taller al sector de Mataporquera, que cortaba la carretera de Aguilar de Campoo a Reinosa, y otra agrupación igual –dos secciones Renault, una sección *Trubia*, dos secciones de A.A.C. y un camión taller– al sector de Olea, en el extremo occidental de la bolsa formada al Sur de la divisoria Cantábrica. Esta distribución, o bien no se llevó a cabo tal como fue dispuesta, o de nuevo choca con nuestra contabilidad, pues se enviaba la totalidad de los A.A.C. disponibles al S.O. de la bolsa, dejando sin ellos al sector del Escudo, al Este de la misma, cosa que, como más adelante veremos, no fue así.

El frente republicano rebasaba ampliamente la cordillera Cantábrica adentrándose en las provincias de Palencia y Burgos hasta alcanzar la línea del Ebro, formando un entrante, citado de pasada como bolsa, con cuyo estrangulamiento iban los nacionales a iniciar su ofensiva. Por el Oeste de la misma, en dirección a Reinosa, atacaría la denominada Masa C, compuesta por las 1.ª, 4.ª y 5.ª Brigadas de Navarra y la 2ª Brigada de Castilla. Desde el Este, hacia el puerto del Escudo, debía avanzar la Masa B, constituida por el Cuerpo de Tropas Voluntarias (general Ettore Bastico), italiano, y la 1.ª Brigada de Castilla. Aún había una tercera agrupación –la Masa A, formada por la brigada mixta «Flechas Negras», las 2.ª y 3.ª Brigadas de Navarra y la 3.ª Brigada de Castilla[124]– a lo largo del límite con Vizcaya hasta el mar, pero ésta intervendría únicamente en la última fase de las operaciones. Para la ruptura del frente, el C.T.V. desplegaba, a su izquierda, la División «XXIII de Marzo» que avanzaría en dirección Soncillo-Raspaneras-cruce al Sur de Cilleruelo de Bezana apoyada por la 1.ª Compañía de Carros del teniente Cascio. El ala derecha del despliegue la constituiría la División «Llamas Negras», que debería apoderarse del puerto del Escudo, siguiendo el eje Soncillo-Los Meanderos-La Magdalena, llevando afectas las Compañías de Carros 3.ª, 4.ª y Mixta. Entre ambas divisiones, con la misión de enlazarlas y explotar el éxito en dirección a Reinosa, a través de la llanada de La Virga, actuaría un destacamento *celere* constituido por la Compañía de Autos Blindados, la de Moto-Ametralladoras, cinco escuadrones

---

120 A principios de agosto se dispuso el cambio de numeración de los Cuerpos de Ejército, pasando el II C.E., de Santander, a denominarse XV C.E.

121 A.G.M. – D.R. – L. 854 – Cs. 20 y 21.

122 Orden de Construcción n.º 313.

123 A.G.M. – D.R. – L. 854 – C. 2.

124 En realidad, esta última no se constituyó hasta el 21 de agosto; en plena ofensiva.



Lanzia-Ansaldo I.Z.II del C.T.V. luciendo un esquema de camuflage muy utilizado por los italianos en España.

del Regimiento de Caballería Villarrobledo n.º 2 (Grupo Salazar) y un batallón motorizado de la División «*Littorio*».

Quedaba así disponible la 2.ª Compañía de Carros «Navalcarnero», del teniente De Alfaro, que fue agregada a la Masa C; concretamente, a la 4.ª Brigada de Navarra, que debería emplearla en la dirección Torrebredo-Reinosilla-Reinosa. Esta Masa C contaba además con la 3.ª Compañía del Batallón de Carros, equipada con *Panzer I Ausf B* que fue asignada a la 5.ª Brigada de Navarra para progresar siguiendo el eje de la carretera a Quintanilla de las Torres, si bien una sección debería desbordar el Bernorio por la derecha en dirección San Martín-San Andrés-Cezura para reunirse con el resto de los carros en Quintanilla y, desde allí, proseguir reunidos el avance hasta Mataporquera.

En el sector encomendado a la Masa C, al amanecer del 14 de agosto en que dio comienzo la ofensiva nacional, los Fiat-Ansaldo de la 2.ª Compañía «Navalcarnero», al mando del teniente De Alfaro, rompieron el frente en apoyo de la 4.ª Brigada de Navarra, sosteniendo un combate de escasa importancia con una sección de carros Renault que, según el parte republicano[125], pusieron en fuga a los blindados italianos. Los relatos de estos últimos aseguran que fueron los Renault los que huyeron, lo que parece más probable, ya que los italianos entraban victoriosos en Torrebredo y Reinosilla poco después. La 3.ª Compañía de *negrillos*[126] que cooperaba con la 5.ª de Navarra se dividió en dos, de acuerdo con el plan previsto. La sección del teniente González Peralta avanzó hacia Quintanilla de las Torres, quedando a 600 metros del pueblo sin lograr entrar en él, resultando uno de sus carros inutilizado por disparo de cañón de un tanque enemigo. La sección del alférez Jiménez Izquierdo, que progresó hasta San Martín de Valdelomar, tuvo un muerto –el cabo Gervasio Ferrer Herrero–, dos carros averiados y un tercero con la cadena rota.

En la zona del Escudo, encomendada al C.T.V. –Masa B–, la 1.ª Compañía, del teniente Cascio, entraba vencedora en Montoto, siendo agregada poco antes del mediodía al destacamento *celere* con el que participó en la ocupación de Cilleruelo de Bezana.

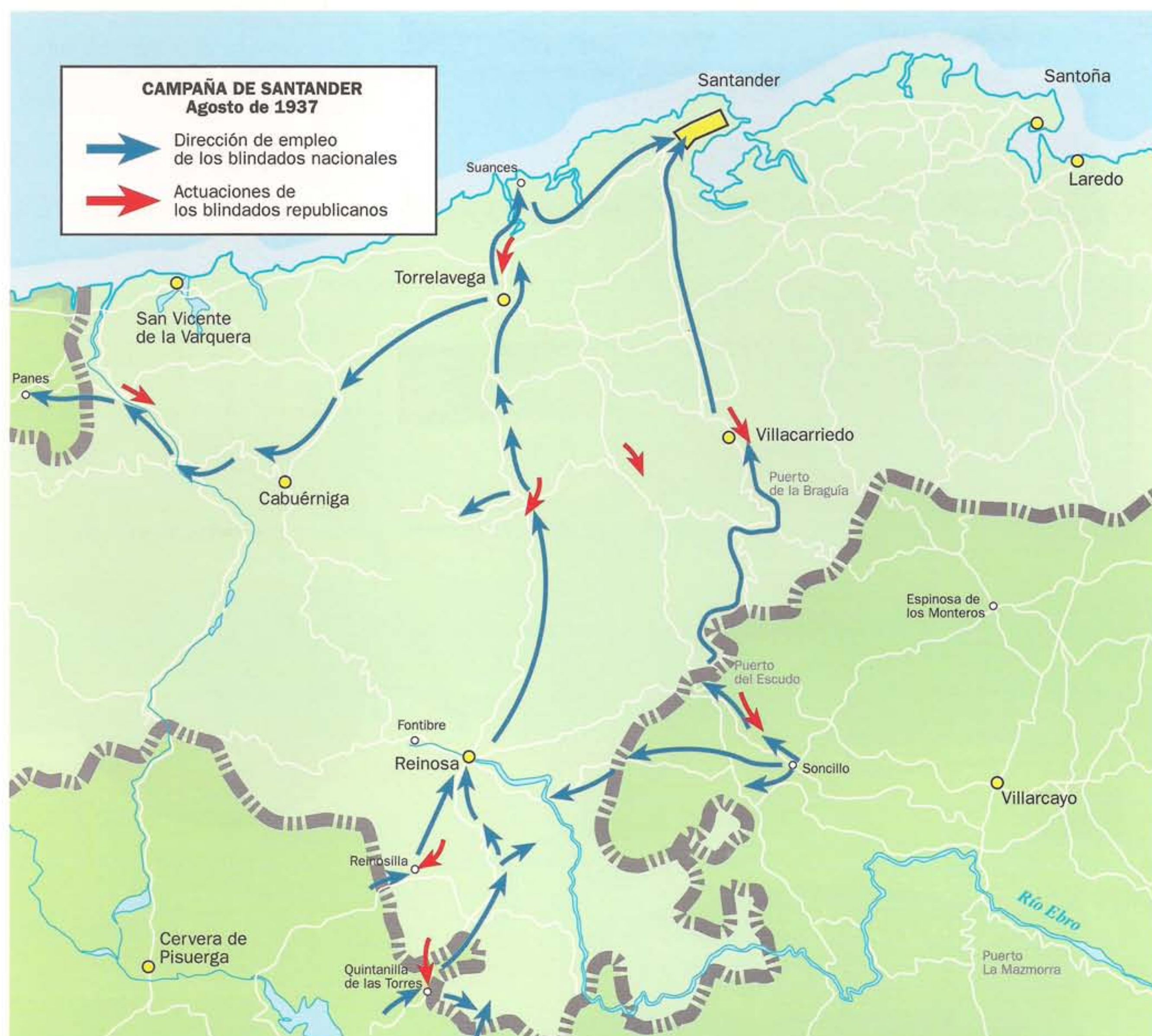
El núcleo más importante de blindados, las tres compañías que acompañaban a la División «Llamas Negras», pasó por momentos difíciles al tener que hacer frente a un grupo de autoametralladoras-cañón BA.6 que, si bien inferiores en número, contaban con un armamento que les hacía muy peligrosos para los pequeños carros italianos. El espíritu de los carristas "legionarios" era muy elevado, lo que les había llevado a lanzarse sin vacilación contra las alambradas enemigas a pesar de la información –posteriormente revelada falsa– de que estaban conectadas con líneas eléctricas de alta tensión. A poco de romper el frente, tropezaron con varias secciones de A.A.C. BA.6 a las que acompañaban algunos autoametralladoras FA.1. El encuentro resultó muy violento. Interviniendo en él cañones

Vehículos de la 3ª Compañía del Batallón de Carros de Combate en las afueras de Santander. El carro en primer término (numerado con la N y con el escape derecho dañado) es un *Panzer I Ausf A*; el que aparece a continuación un *Panzer I Ausf B*; al fondo, el B.A.6 capturado agregado a la Compañía nacional.



125 A.G.M. – D.R. – L. 854 – C. 4. Mario Puddu («**Carristi d'Italia in terra di Spagna**», pag. 19) precisa que se trataba de tres carros.

126 El término *negrillo* fue aplicado habitual y quasi oficialmente en la España nacional a los *Panzer I* suministrados por Alemania, por su color original gris oscuro, y, por extensión, a otros materiales y unidades de la misma procedencia.



contra-carro e incluso infantes, que atacaron a los blindados con bombas de mano. Los informes italianos aseguran que los Fiat/Ansaldo, en vista de la ineficacia de su armamento contra el blindaje de sus enemigos, optaron por embestirlos antes que éstos pudieran centrar su puntería. Queda esto confirmado por el parte republicano[127] que nos relata como el A.A.C. n.º 6, tras haber alcanzado a un carro enemigo, fue tocado por un proyectil de artillería, momento que aprovecharon las "*tanquetas*" italianas para abalanzarse contra él, consiguiendo inmovilizarlo y obligando a abandonarlo a su tripulación cuyo jefe, el teniente Agustín Arano, fue hecho prisionero. Por situación semejante pasó la sección al mando del teniente José María Cossío, que perdió el A.A.C. n.º 8 y un A.A. al ser embestidos por los carros legionarios hasta lograr inutilizarlos, siendo hecho prisionero el citado oficial.

En coincidencia con el relato republicano, las fuentes italianas nos refieren como el carro del sargento Micheletto consiguió volcar un blindado enemigo, arremetiendo contra él, y el del cabo Giannatempo logró poner fuera de combate a otros dos. Otro blindado republicano fue atacado con bombas de mano por el cabo Bricca y el *bersagliere* Bori hasta inutilizarlo y capturar a sus tripulantes. Igualmente con bombas de mano lograban rechazar a un carro enemigo el sargento Barbieri y uno de los sirvientes del antitanque que aquel mandaba, toda vez que la pieza había quedado muda al agotársele la munición.

A última hora intervinieron en el encuentro carros Renault y *Trubia* a cuyo amparo consiguieron retirarse los blindados republicanos.

Entre los italianos resultaron heridos el teniente Giupponi, el subteniente Beccheronni, y el cabo Carnevali; este último cuando, fuera del vehículo, trataba de librar, consiguiéndolo, las orugas de su carro del alambre de espino en que se habían enredado, lo que nos da una idea de la escasa capacidad de los Fiat-Ansaldo como carros de asalto. También sufrieron heridas en los autoametralladoras Lanzia/Ansaldo, que formaba parte de la columna *celere*, su jefe, el teniente Rubino, y el cabo Gregorio que, pese a sus lesiones, logró retirar las ametralladoras de su blindado inutilizado.

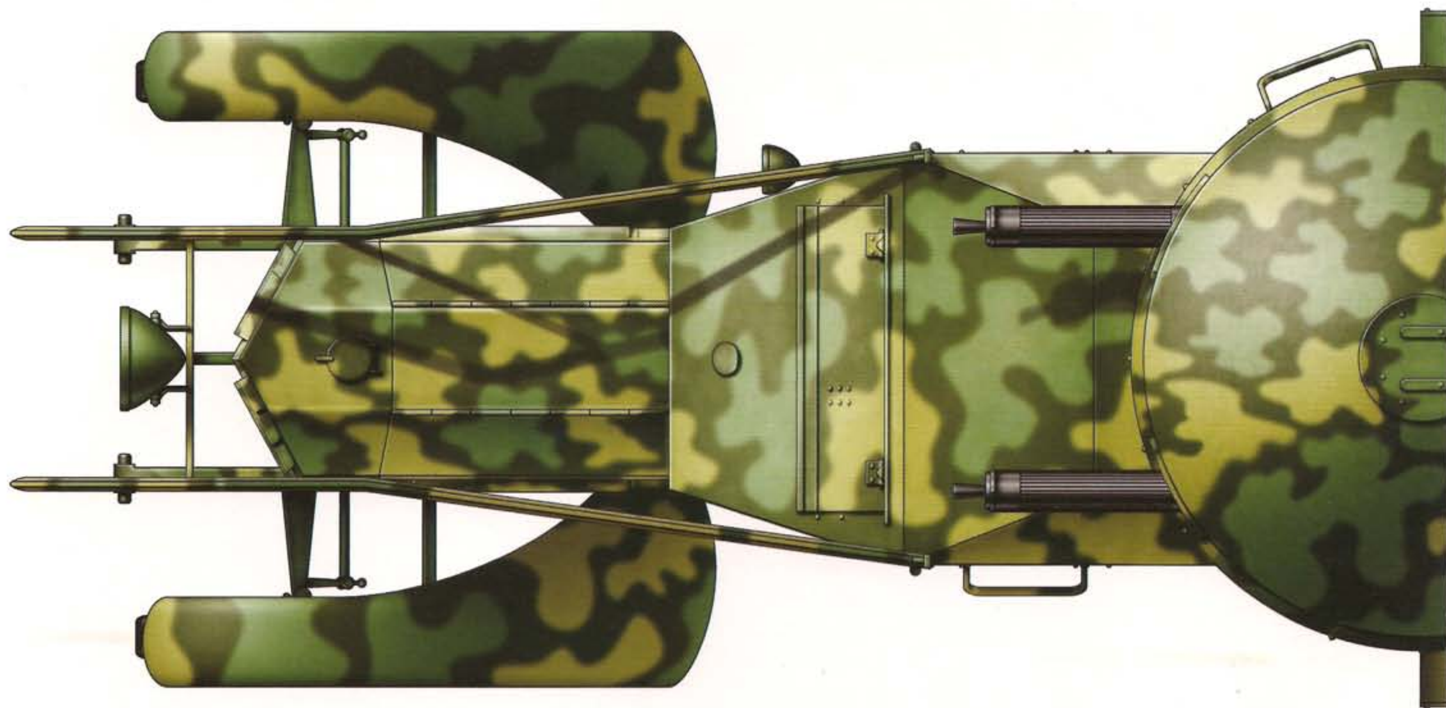
El parte republicano reconoce las bajas de dos heridos y ocho desaparecidos y, entre el material, la pérdida de dos A.A.C. y un A.A.,

---

127 A.G.M. – D.R. – L. 854 – C. 4..















El carro-cañón Renault nº 3 (con torre Berliet) fue otro de los capturados por los nacionales frente a Reinosa. En la imagen superior (Foto Emilio Herrera Alonso), aparece sobre el campo de batalla y, en la inferior, una vez trasladado a un depósito para proceder a su recuperación. Obsérvese el escudo suplementario que llevaban sobre el cañón estos Renault de origen polaco encuadrados en el Ejército del Norte republicano.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

cifras estas últimas inferiores a las del parte nacional que, en ese día, deja constancia de la captura de cinco blindados enemigos.

En la jornada del 15 los dos brazos de la tenaza nacional se fueron cerrando sobre los objetivos principales: el Escudo, al Este, y Reinosa, al Oeste, sector este último donde los intentos de los carros republicanos por frenar el avance nacional fueron cortados de raíz por los antiaéreos de 88 mm. de la Legión Cóndor. A última hora de la tarde, unidades de la 4.ª de Navarra ocupaban la Constructora Naval, en las proximidades de Reinosa. La 3.ª Compañía, del capitán Díaz de la Lastra, con 10 *Panzer I* y un blindado BA.6, tomado al enemigo y agregado a la misma por la conveniencia de contar con su cañón, única pieza capaz de enfrentarse con probabilidades de éxito a los blindados republicanos, asaltaba las trincheras frente a Cabria, tomando Quintanilla de las Torres –donde consiguió evitar la voladura





Oficiales del Tercio de Navarra ante el Renault nº 4 del Regimiento de Carros de Combate del Ejército del Norte, capturado en las inmediaciones de Reinosa. Sobre la torre –poligonal– el capitán de la 3ª Compañía de dicho Tercio don Carlos Ciganda Guerendiain. (Foto Emilio Herrera Alonso)

El "cementerio" de carros Renault republicanos abandonados en las proximidades de Reinosa fue objeto de numerosas visitas tras la batalla. En la imagen, vemos una vez más a oficiales del Tercio de Navarra examinando dos FT.17 de torre poligonal (Tipo Renault). (Foto Emilio Herrera Alonso)





En esta fotografía son los pilotos y observadores del Grupo de Asalto 6G15 (Heinkel He 45) quienes posan sobre uno de los Renault abandonados ante Reinosa: el comandante del Grupo, Cipriano Rodríguez, y los alféreces Campos Blanco, Simao Aranha, González Valverde y Laffite. (Foto José Luis Jiménez-Arenas)

de un puente minado e hizo varios prisioneros–, para oblicuar allí hacia la derecha por la carretera de Quintanilla a Escalada en la que ocupó los pueblos de Cezura, San Andrés de Valdelomar y Santa María de Valverde, a costa de dos heridos: el alférez don Miguel Rodríguez Lastra y el sargento don Leonardo del Amo Romero.

Al día siguiente continuaría avanzado desde Quintanilla de las Torres por la carretera de Reinosa, sobrepasando Canduela, Quintanas de Hormiguera y el puerto de Pozazal, desviándose allí hacia la derecha por la carretera de Montes Claros, por la que avanzó hasta dar vista al valle del Ebro, tras haber ocupado Barruelo de Valdeprado. Seguidamente, retornó a la carretera general para seguir a Fombellida y Celada Marlantes. Ese mismo día 16, la División «Llamas Negras» y el Regimiento «IX de Mayo» ocupaban las alturas del puerto del Escudo apoyados por los carros de los cuales resultó destruido el del teniente Renella, que pereció en el lance. Por su parte, la 2.ª Compañía, que combatía junto a la 4.ª de Navarra, entró con ésta en Reinosa tras haber asaltado el puente de Requejo y el de la propia Reinosa, tomándolos antes de que el enemigo tuviera tiempo de activar las cargas dispuestas para su voladura. La «Navalcarnero», que perdió dos carros, en esta ocasión, con tripulantes españoles (Tomás Gómez, Juan Viscasillas, Benito Saenz y José Serrano), fue propuesta para la Medalla Militar Colectiva –que le fue concedida posteriormente– y autorizada a lucir el emblema de la 4.ª Brigada de Navarra.

A las puertas de Reinosa, los blindados republicanos protagonizaron un penoso suceso, aunque

Carros del C.T.V. (el que aparece en primer término es un C.V.35, IIº Tipo) entran en Peñacastillo, a poco más de cinco kilómetros de Santander. (Biblioteca Nacional)

CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES DE LAS DISTINTAS VARIANTES DE *CARRO VELOCE*

C.V.33, Iº Tipo (esta versión no vino a España):
Armamento limitado a una sola ametralladora.
Rueda de reenvío y rodillo auxiliar para la tensión de la cadena unidos en un solo soporte.
Trampilla de visión del conductor y los dos portillos traseros con bisagras externas.
Ventanilla posterior de aireación enrejada.
Cierre de las mirillas laterales con una ranura.
Caja de accesorios provista de anillas para colocar un candado.

C.V.33, Iº Tipo, "*modificato*":
Idéntico en todo al anterior, salvo en llevar un montaje doble de ametralladoras Fiat Mod. 14 modificado o Fiat Mod. 35 (dicho montaje doble fue instalado posteriormente en todos los carros del Iº tipo existentes).

C.V.33, IIº Tipo (denominado en algunas ocasiones Mod. 34):
Rueda de reenvío y rodillo auxiliar separados; cada uno en su soporte independiente.
Trampilla de visión del conductor con bisagras internas.
Portillos traseros sustituidos por mirillas fijas.
Ventanilla de aireación posterior ciega y blindada.
Cierres de las mirillas laterales ciegos
Caja de accesorios sin enganches para candado.

C.V.35, Iº Tipo:
Como el anterior, pero con el casco remachado, además de soldado.

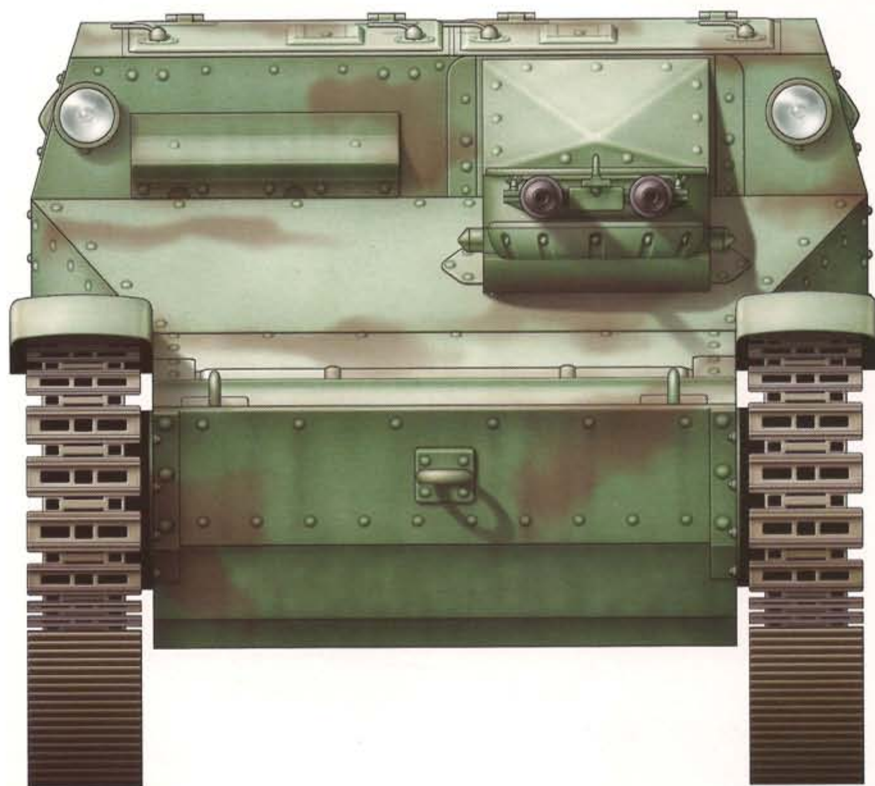
C.V.35, IIº Tipo:
Las diferencias con la variante precedente eran:
Mirillas laterales y posteriores recubiertas con una protección externa.
Los orificios circulares de iluminación de que iban provistas las dos escotillas fueron reemplazados por sendas aberturas rectangulares con cierre a corredera deslizante.

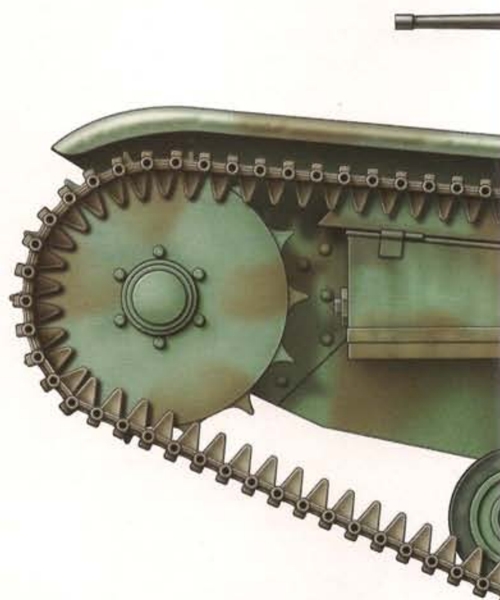


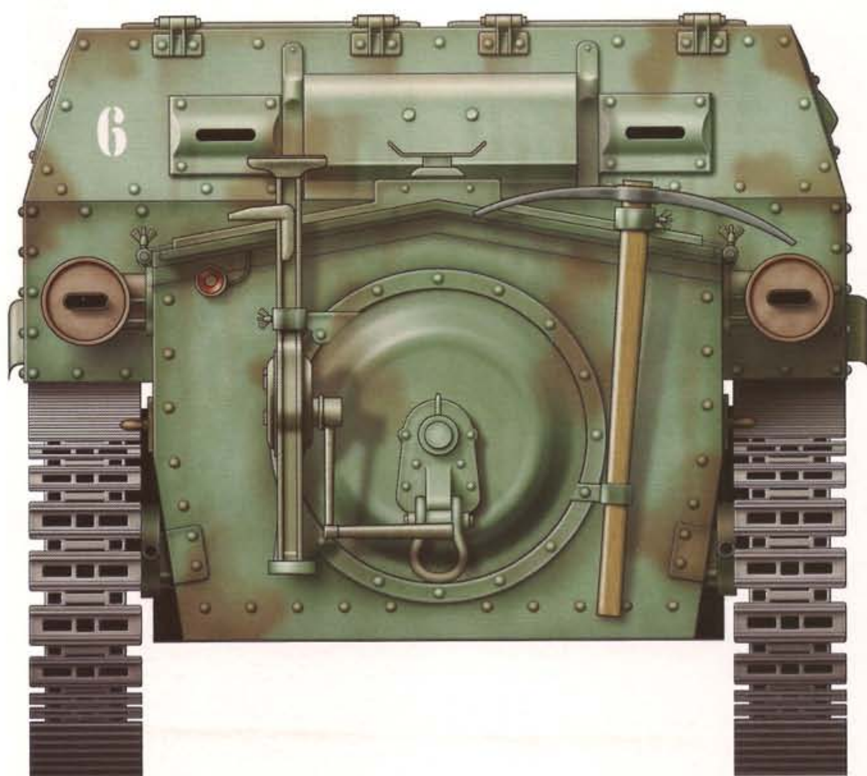
Uno de los dos BA.6 republicanos capturados por el Tercio de Navarra y el 1º Batallón de *América* en Barreda cuando trataban de escapar de Santander en dirección a Asturias. (Foto Emilio Herrera Alonso)

entre sus mandos superiores no mereciera esta consideración. Ante la rapidez del avance nacional, una de las compañías de carros encargadas de la defensa de la localidad[128] quedó aislada tras las líneas enemigas. A fin de ganar las propias, resolvieron fingirse nacionales y, así, retrocedieron hacia Reinosa, cruzando entre las tropas adversarias con tan buen resultado que el propio jefe del Estado Mayor de la 4.ª Brigada de Navarra, comandante don Gregorio López Muñiz, llegó a subirse a uno de las carros para apresurar su entrada en la población. A la vista de ésta y ante la aparición de una compañía de A.A.C. procedente de la misma, los carros republicanos abrieron fuego sobre las fuerzas nacionales que les acompañaban y capturaron al comandante López Muñiz a quien se dispusieron a fusilar sobre el terreno. El hecho fue observado desde un carro italiano de la 2ª Compañía que se retiraba del combate tras haber agotado sus municiones por lo que sus tripulantes, al no poder utilizar las armas de a bordo, descendieron del vehículo para tratar de liberar a López Muñiz, acción que costó la vida al jefe del carro, Vicenzo Serrao, cuyo sacrificio no pudo evitar el fusilamiento del comandante español. El suceso fue muy celebrado entre las tropas republicanas, siendo ascendidos el teniente de Carros de Combate Jesús Santos Pérez, el sargento Joa-

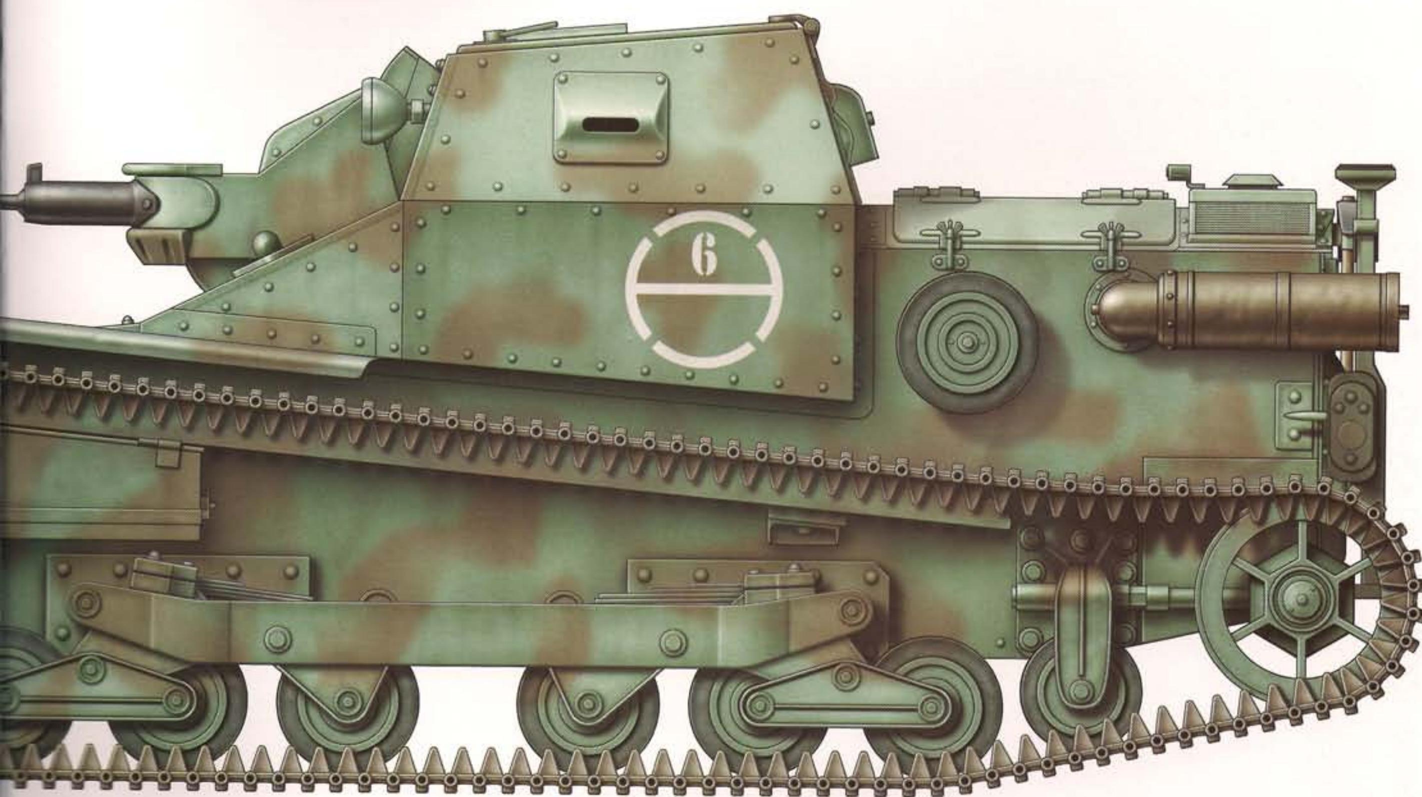
128 Según Ramón Salas Larrazábal («**Historia del Ejército Popular de la Rebública**», pag. 1.518) se trataba de catorce carros.






6




6



Carro nº 10 de la 1ª Compañía –un CV.35, IIº Tipo (obsérvese la protección externa de la mirilla lateral)– en la Plaza Mayor de Reinosa.





quín Casas González y los soldados Ignacio Bilbao Vitorica y Prudencio Setién San Martín.

El destacamento *celere* –del que formaban parte la 1.ª Compañía de Carros del teniente Cascio y la Compañía de Auto-Ametralladoras de Rubino–, reforzado por unidades de Infantería y Artillería Motorizadas con la misión, a las órdenes del general Bergonzoli, de limpiar el centro de la bolsa, se apoderaba el día 16 de Arija y, al siguiente, enlazaba con la Masa C en Las Rozas. El C.T.V. había capturado en esa jornada seis blindados enemigos y las Brigadas Navarras otros cinco en las inmediaciones de Reinosa. El 17, al rematar las operaciones de limpieza de la bolsa, se tomaban otros tres carros republicanos. Tres de estos carros capturados –concretamente, tres Renault– lo habían sido por la 3.ª Compañía de Carros nacional en la zona de Montes Claros donde además hizo un centenar de prisioneros con armamento, a los que habría que sumar otros doscientos que tomó en las inmediaciones de Bustasur y Malataja.

A partir del día 18, se inició una franca explotación del éxito tendente a la total ocupación de la provincia. El C.T.V. marcharía directamente desde el Escudo hacia Santander capital con los carros protegiendo su flanco derecho, agregados a la División «Llamas Negras». Las 1.ª, 4.ª y 5.ª Brigadas de Navarra apuntaron hacia Torrelavega con la idea de cortar las comunicaciones hacia Occidente e impedir la retirada a Asturias. Los días 19 y 20 los carros del C.T.V. hubieron de emplearse a fondo en los combates que culminaron con la ocupación de Vega de Pas y Selaya, sufriendo la pérdida de tres

Foto central: Los nacionales han entrado en Santander. En primer término, un *Panzer I Ausf A*. A pesar de lo dicho en cuanto a que la 3ª Compañía del Batallón de Carros nacional estaba dotada con carros *Panzer I Ausf B*, esta foto –al igual que la del carro N– prueba que contaba con algunos *Ausf A*, recibidos probablemente para reponer bajas de carros de plantilla inutilizados.

Ilustración: Luis fresno Crespo.



La 3ª Compañía del Batallón de Carros nacional entra en Santander entre las aclamaciones del vecindario. El carro en primer término es un *Panzer I Ausf B.*

vehículos (tenientes Tommasi, Casadio y Goiri). En estos enfrentamiento, en los que intervinieron los blindados republicanos, que dejaron tres Renault abandonados en Selaya, ganó la Medalla de Oro al Valor Militar el cabo de la 4.ª Compañía Renato Zanardo. El día 21 volvía a registrarse la presencia en la lucha de los blindados republicanos, ahora frente a San Vicente de Toranzo.

El 22, se ponía en marcha la 3.ª Compañía de *Panzer I*, que hasta esa fecha había permanecido en Reinosa, ocupando La Serna, Arenas de Iguña y Las Fraguas –donde capturó un autoametralladora-cañón y un autoametralladora–, hasta el kilómetro 397 en que hubo de detenerse a causa de una voladura de la calzada. Tomó entonces a la izquierda la carretera de Los Llares, marchando por ella hasta el kilómetro 12 en el que enlazó con la 1.ª de Navarra. La artillería enemiga destruyó una de las motocicletas de la Compañía. El día 23, proseguía el avance hacia Torrelavega por la carretera general, en la que tuvo que vadear el río Cieza al encontrar el puente volado, sobrepasando Los Corrales, hasta ocupar San Mateo; seguidamente, tomaba la carretera de Rivero, progresando hasta el kilómetro 7, donde sostuvo el fuego contra las posiciones enemigas hasta la llegada de las vanguardias de la 4ª Brigada de Navarra.

La suerte del Santander republicano estaba decidida, pues el día 24 fuerzas de la 1.ª de Navarra ocupaban Torrelavega y continuaban hasta Barreda, cerrando el paso hacia Asturias. La 3.ª Compañía de Carros participó en este avance, debiendo vadear el Besaya por encontrarse destruido el puente de Cartes, hasta alcanzar igualmente Barreda, donde capturó en reñido encuentro una columna de 30 coches ligeros y 20 camiones que huían de Santander. En la noche del 24 al 25 combatía, junto al Tercio de Navarra y al 1.º Batallón de «América», con las tropas enemigas que



Los *Panzer I* de la 3ª Compañía impecablemente alineados sobre los carriles del tranvía al que, en esas condiciones, le resultaría imposible circular.



Carros del C.T.V. estacionados en el Paseo de Pereda; al fondo se vislumbra el Palacete del Embarcadero. El vehículo que ocupa el centro de la foto es indudablemente un CV.33, IIº Tipo (obsérvense la rueda de reenvío y el rodillo auxiliar montados en soportes independientes); sin embargo, el cierre de la mirilla lateral –con una ranura– es el que corresponde a los carros del Iº Tipo, modificado.

intentaban escapar hacia Asturias, en las propias calles de Barreda, donde aquellas dejaron en poder de las citadas unidades dos A.A.C. BA.6 y dos carros Renault[129]. En la mañana del 25 ocupaba la 3.ª Compañía Santillana y Suances, pernoctando en Mompía, a la entrada de Santander, habiendo capturado un carro Trubia, una pieza de artillería y una camioneta. La jornada le costó un muerto –el alférez honorario don Miguel Rodríguez Lastra– y un herido –el falangista Máximo de la Calva–.

El día 26, al mismo tiempo que los carros del C.T.V., entraba en Santander la 3.ª Compañía de *Panzer I* en vanguardia de la 4.ª Brigada de Navarra; ocupaba el Sardinero, donde hizo numerosos prisioneros con su armamento, y se dirigió después a La Magadalena, donde una concentración de tropas republicanas trataba de inutilizar su material, desarmando a dichas tropas –unos dos millares de hombres– y haciéndose cargo de su equipo entre el cual se contaban 27 piezas de artillería, un centenar de camiones y varios coches ligeros.

La Masa A, situada a Levante de la provincia, había emprendido su avance el día 23 y, aunque apenas tuvo que combatir, capturó algunos blindados republicanos que se encontraban en su zona de acción; así, las Brigada de Castilla tomaban un "camión blindado" el 25 en Las Machorras y *"3 carros armados rusos útiles"*[130] pasaron a manos de la Brigada «Flechas Negras» en Laredo y Santoña.

Las tropas nacionales no se durmieron en los laureles e inmediatamente reemprendieron el avance en dirección a Asturias con la prisa que les imprimía el deseo de apoderarse del último bastión republicano en el teatro de operaciones del Norte antes de que llegaran las nieves, que impidieran combatir en las montañas. La Compañía de Carros del capitán Díaz de la Lastra fue agregada a la 1.ª Brigada de Navarra, avanzando con ella desde Cabezón de la Sal hasta ocupar Carmona el 29 y Puentenansa, Celis y Rábago, el 30, sufriendo en esta última fecha fuego de tanques y artillería que le causó un herido: el falangista Fidel Rivero Ruiz. El 31 proseguía hasta Bielva y Camijanes tras haber envuelto, rodeándola por el Sur y el Oeste, la Sierra del Escudo de Cabuérniga[131]. Finalmente, el día 1 de septiembre, entraba en Panes, en Asturias: la campaña de Santander había terminado.

129 Emilio Herrera. **«Los mil días del Tercio de Navarra»**, pag. 130. Sin embargo, el parte oficial de guerra nacional del día dice que fueron TRES los *"carros de combate"* capturados en total, lo que puede ajustarse más a la realidad, pues un informe del Servicio de Recuperación nacional asegura que, aparte los dos A.A.C., fue UN solo carro Renault, sin armamento, el recuperado en el cruce Torrelavega-Oviedo.

130 Sandro Piazzoni. **«Las tropas Flechas Negras en la guerra de España 1937-1939»**, pag. 204.

131 En esa misma jornada, resultaba muerto en Muñorrodero el suboficial instructor Fritz Wohlgemuth del *Gruppe Drohne*. A destacar que no pereció combatiendo con los carros –como gusta afirmarse de los instructores alemanes–, sino alcanzado en un túnel situado diez kilómetros al norte de Bielva, donde actuaban los *Panzer*.



Los habitantes de Santander, que se han lanzado a la calle para vitorear a sus libertadores, cierran el paso a los CV.35 de la 2ª Compañía, entre los que pueden identificarse los números 7, 3 y 11.



El primer plano de este *Carro Veloce* estacionado en Santander permite apreciar en detalle el montaje doble de ametralladoras Fiat de 8 mm. (8x59 Breda) que constituían su armamento.

Durante la misma, aparte de los caídos citados en el texto, el C.T.V. tuvo otros cuatro carristas muertos: Battagisio, Ricucci, Vit y Ballao. Al *Raggruppamento Reparti Specializati* le fue concedida la Medalla Militar Colectiva. La Compañía de Carros española tuvo tan sólo un alférez y un cabo muertos y no parece que perdiera ningún carro de forma definitiva.

Los carros italianos no continuaron hacia Asturias, al igual que el resto del C.T.V., que no combatiría en la última batalla del Norte, considerando tal vez que su actuación en Santander lavaba suficientemente la afrenta de Guadalajara. El 27 de agosto se celebró en la capital de la Montaña una gran parada militar en la que participaron fuerzas de las tres divisiones del C.T.V. y de la 4.ª brigada de Navarra. Al parecer, la hora prevista para el desfile no quedó claramente definida lo que motivó que el general Dávila llegara con retraso, cuando éste se hallaba a punto de comenzar, encontrándose al general Bastico subido en un carro CV.35 dispuesto a presidirlo. Esto vino a colmar la tensión existente entre las unidades españolas e italianas, producto de una sana rivalidad entre ellas, si bien recrudecida en esta ocasión por la espera forzosa del día 25 ante Santander impuesta por el Mando para simultanear la entrada en la plaza de unas y otras. Por lo visto, el general Dávila, tras un seco saludo, se subió al carro, para quedar a la misma altura

CV.35, IIº Tipo, de la 2ª Compañía aparcados en el Santander recién ocupado. Los carros de la primera fila son los números 7, 8 y 9. Detrás de ellos puede verse al carro nº 2





Nueva imagen de los carros de la 2ª Compañía –se aprecian los números 8 y 9– bloqueados por la multitud en las calles de Santander.



Los carros del C.T.V. parecen haber encontrado un espacio libre donde estacionar. Se identifican los CV.35, IIº Tipo, números 7, 11 y 13 de la 2ª Compañía y 6 y 10 de la 1ª.



Aspecto actual de la estela dedicada al suboficial instructor Fritz Wohlgemuth, del *Gruppe Drohne*, en Muñorrodero, donde perdió la vida el 31 de agosto de 1937.



Los generales Dávila y Bastico presiden, subidos a un CV.35, el desfile de las tropas vencedoras en la batalla de Santander. A la derecha, los generales Bergonzoli y Roatta.

que Bastico, presidiendo el desfile conjuntamente, aunque sin dirigirse la palabra.

Las cifras de carros capturados en Santander que se han manejado son incompletas, pero permiten hacerse una idea de la magnitud del descalabro republicano. La *Intendenza C.T.V. (Direzione di Artiglieria)* entregó al Parque de Artillería de Valladolid "*2 autoblinde, 2 carri armati,* (y) *2 carri armati mod. Trubia*" y el *Comando della Divisione «Volontari Littorio»* entregó asimismo "*2 carri armati russi*" a la Fábrica de Artillería de Sevilla y "*2 carri armati modello Trubia*" al Servicio de Recuperación de Santander[132]. Además, el C.T.V. solicitó del Cuartel General del Generalísimo que se le autorizara a quedarse con un carro ruso T.26, tomado por los propios italianos durante la

132 A.G.M. – D.N. – L. 388 – C. 111.

B.A.6 republicano abandonado en el centro de Santander. (Biblioteca Nacional)







B.A.6 republicano abandonado en la zona del puerto.

campaña de Santander –otra prueba más de la presencia de tales carros soviéticos en el Norte–, en lugar de hacer entrega del mismo al Servicio de Recuperación, para iniciar la constitución de una sección de este material en el seno del posteriormente denominado *Raggruppamento Carristi* que, más tarde, sería completada con otros dos T.26 igualmente capturados, aunque de otras procedencias. Según parece, también solicitaron un carro *Trubia* con la intención de llevárselo a su país para someterlo a estudio y evaluación, si bien no han podido confirmarse ni su cesión ni su posible envío a Italia.

Por otra parte, Lucas Molina Franco y José Mª Manrique García publican en su libro **«Los hombres de von Thoma»**[133], una relación conservada en el Archivo General Militar de Avila de los carros Renault y *Trubia* (exclusivamente) capturados en Santander, emitida por el Servicio de Recuperación nacional, en la que se recogen 13 Renault FT.17 (3 en Mataporquera, 2 en la carretera de Reinosa, 3 en Montes Claros, 1 en Santueno (sic, ¿Santoña?), 1 en el cruce Torrelavega-Oviedo y 3 en Selaya); 3 *Trubia* (2 en Muriedas y 1 en Depósito Santander) y 2 *Trubia/Landesa* en Guarnizo. Tal vez estos dos últimos fueran dos de los blindados construidos sobre tractores Landesa/Areces por la S.A. Juliana, de Gijón.

133 Pág. 30

El Renault n.º 2 –que aquí vemos examinado por miembros de la Legión Cóndor– fue otro de los capturados en Santander por los nacionales. Montaba torreta tipo Berliet, con cañón de 37 mm. provisto de escudo suplementario.



La campaña de Asturias

El carro C de la 3ª Compañía –un *Panzer I Ausf B*, al que veremos combatir y sufrir daños en el puerto de La Tornería– marcha por una carretera asturiana, en un inconfundible entorno de maizales, en los últimos momentos de la campaña de Asturias. (Vía Francisco Marín).

El Ejército del Norte nacional prosiguió las operaciones sobre Asturias sin solución de continuidad con las de Santander. La ofensiva montada por el Ejército Popular en Aragón, pese a su magnitud superior aún a la de Brunete, no logró que se retiraran fuerzas del Norte, pudiendo éstas lanzar su ofensiva contra el Principado sin detenerse, lo que hubiera sido muy perjudicial desde el momento que el otoño, con su inevitable cortejo de lluvias y nieves en las cumbres, se hallaba muy próximo. Como se ha dicho, el C.T.V. no participó en la batalla por Asturias y, por supuesto, sus carros tampoco, con lo que tan sólo quedó disponible para la ofensiva la 3.ª Compañía de Carros del capitán Díaz de la Lastra, con sus quince *Panzer I* y un autoametralladora-cañón BA.6 capturado que, tras probar su eficacia, se consideraba ahora indispensable, a más de la sección, incompleta, de la Compañía de Antitanques. Tal vez influyó en la decisión de no reforzarla el convencimiento de la escasa idoneidad de la geografía astur para el empleo de unidades acorazadas, aunque lo cierto es que las restantes que conformaban el único Batallón de Carros de Combate nacional –1.ª y 2.ª Compañías de *Panzer I* y Sección de Carro Rusos T.26, con que ahora contaba– se hallaban empeñadas en el frente de Aragón.

Frente a la Compañía nacional, el Ejército del Norte republicano contaba con los medios blindados escapados del desastre de Santander. El teniente coronel Sanjuán Cañete sustituyó al, ahora también, teniente coronel Samaniego en el mando del Regimiento de Carros de Combate del que habían desaparecido, según algunas fuentes[134], todos los vehículos soviéticos que anteriormente tenía. Debió quedar constituido por dos batallones: uno

134 Así, el coronel Prada, en un informe emitido sobre la pérdida de Santander y Asturias, afirma que todos los autoametralladoras-cañón (textualmente dice "*restos de la A.A.C.*") quedaron al Este del corte efectuado por la I Brigada de Navarra en Tarrelavega/Barreda, pasando solamente a Asturias "*Trubias y Renaults* (sic)" (A.G.M. – D.R. – L. 853 – C. 18)

Batallón Carros de Asalto (orugas) Tipo Trubia

Comandantes
- Jesús Pérez Grueso Molero
- Mario Laiseca Madariaga
- Leopoldo Gaspar Moreno (Comisario)

Capitanes
- Luis Bastarrechea Arendia
- Faustino Sánchez Potenciano
- Jesús Santiago Pérez
- Esteban García Pérez

Teniente
- Luis Docampo Serna

Brigada.
- Eladio Bilbao Fernández

Sargentos
- Joaquín Casas González
- Vladimiro Salazar Guinea
- Félix Martínez Arechavaleta
- Angel Cabezas Landa
- Manuel Almudi García

de carros Renault, probablemente con dos compañías, y otro de carros Trubia, siendo los mandos de este último los que figuran en el cuadro adjunto.

No deja de resultar sorprendente que el Batallón de Carros Trubia, reducido a una compañía reforzada, en el mejor de los casos, dispusiera de tres comandantes y cuatro capitanes. Todo parece indicar que se daba satisfacción a la petición formulada por los oficiales vascos a los que se permitía quedar agrupados en una unidad cuyos efectivos no parecen justificar tal plantilla. Resulta también llamativa la meteórica carrera militar de Pérez Grueso, que en abril era teniente y en agosto mandaba el batallón con graduación de comandante; especialmente si la comparamos con la de Luis Basterrechea, que continuaba siendo capitán, como lo era en marzo, cuando le fue confiado el mando de la 1.ª Sección.

En Asturias se contaba además con el Batallón de Carros de Asalto (comandante Vallejo Rojo) del Cuerpo de Ejército que mantenía una organización muy similar a la citada de febrero, a base de dos compañías, a dos secciones de tres blindados de construcción artesanal, con una docena de vehículos que, a estas alturas ya no se consideraban de combate, pero continuaban empleándose en misiones auxiliares. Así, p.e.j., cuando las tropas de Aranda, tras ocupar Los Celleros y La Perruca el 17 de septiembre, quedaron a tiro de fusil de la carretera de León, la guarnición republicana del sector hubo de servirse de tales camiones blindados para mantener la comunicación por dicha vía entre Villamanín y el puerto de Pajares.

No se puede decir que la ofensiva sobre Asturias tuviera un comienzo definido, al no ser sino una simple continuación de la llevada a término sobre Santander. Las Brigadas de Navarra que habían formado el flanco occidental del despliegue nacional contra la Montaña, efectuaron una conversión de frente hacia su izquierda y se adentraron por el Oriente de Asturias en dirección a Llanes, por la costa, y a Cabrales, por el interior. Cierto que a poco se iniciaba una nueva ofensiva distinta de la anterior, aunque perfectamente coordinada con ella, desde los frentes de León hacia la cordillera Cantábrica, pero de ésta no nos ocuparemos porque las fuerzas que en ella intervinieron carecían de medios acorazados, con las excepciones intrascendentes de los dos blindados *Ferrol*, de que disponía Aranda, a más de algún que otro ingenio artesanal alistado en Galicia, y los ya citados camiones blindados empleados por los republicanos para enlace y comunicación a través de zonas batidas.

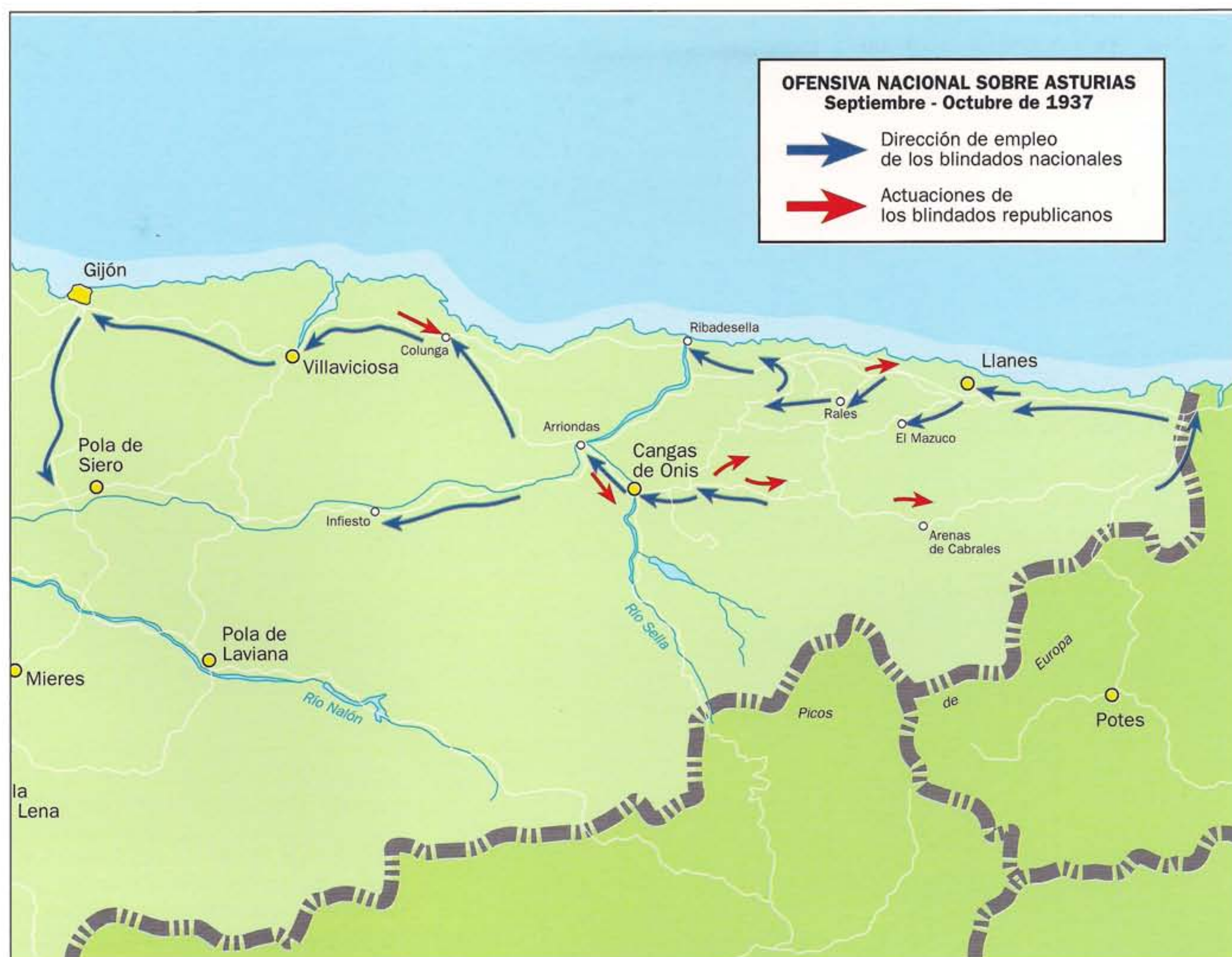


La 3ª Compañía (capitán Díaz de la Lastra) del Batallón de Carros de Combate –dos de cuyos *Panzer I* nos muestra la imagen en acción sobre una carretera asturiana– fue la sola unidad nacional de la especialidad que apoyó la ofensiva final sobre la Asturias republicana.

Como hemos visto, la 3.ª Compañía de *negrillos* había entrado en Panes el 1 de septiembre, resultando tres de sus carros averiados por el fuego enemigo. El 3, marchaba por la carretera de Panes a Unquera hasta esta población donde cruzaba el río Deva con dificultades, al haber sido volado el puente; progresó entonces por la carretera de la costa en dirección a Purón, que ocuparía en la jornada la I Brigada de Navarra (coronel García Valiño) sin la colaboración de los carros de Díaz de la Lastra, detenidos antes de llegar al pueblo por una voladura de la calzada. El 5 entraban en Llanes, dando apoyo a la IV de Navarra (coronel Alonso Vega), a costa de un carro averiado. Al día siguiente avanzaba con la I de Navarra desde Parres, por la carretera que sube al Mazuco, a través de un valle que va estrechándose progresivamente hasta llegar en punta al puerto de La Tornería, como un auténtico embudo. Los batallones y las baterías nacionales se iban amontonando en dicho valle sin poder desplegar, dejando apenas sitio para los carros, que no podían salirse de la carretera. Regresaron éstos a Llanes, donde pernoctaron, reemprendiendo la operación al día siguiente en idénticas condiciones. Los carros avanzaron por la carretera hasta ser detenidos por un corte de la misma, sosteniéndose allí bajo el fuego enemigo toda vez que se consideró muy eficaz el apoyo que estaban prestando a la infantería. La permanencia al descubierto les costó un muerto –el falangista Enrique Díaz Macho– y cuatro heridos[135], resultando el carro "C" –que sin duda marchaba en vanguardia– con una ametralladora averiada y una cadena rota, a más de perder un gato y una caja de herramientas.

El día 8, se empeñaban los carros republicanos en la carretera de la costa para tratar de frenar la progresión de la IV Brigada de Navarra, que había sobrepasado Barro en la jornada anterior y amenazaba Posada, obligándoles a retirarse el fuego de la artillería nacional, lo que no aprovechó esta Brigada, que hubo de frenar su avance a la espera de que las restantes ocuparan la Sierra de Cuera, en su flanco izquierdo. La I de Navarra remontaba por fin el puerto de La Tornería, pero no lograba tomar el pueblo del Mazuco. Pasarían siete largos y sangrientos días hasta que consiguiera ocuparlo; siete días que tuvo que dedicar a una tesonera conquista de las alturas que lo circundan, sin cuya ocupación era imposible proseguir el avance por la carretera. Los *Panzer I* protegían el día 9 el flanco derecho de las tropas de Valiño y en los siguientes repetirían su apoyo des-

135 El brigada Enrique López Aragón, el sargento Vicente Marín Arrendó, el cabo Manuel Roca Díaz y el soldado Ramón Olivar Armendía.



de los puntos que se les iban asignando. El 15, en que la Brigada ocupaba el Mazuco, los carros pernoctaron en sus inmediaciones, no haciendo hasta el día siguiente su entrada en el pequeño pueblo, donde fueron víctimas de un intenso fuego artillero que les causó dos heridos[136]. Allí permanecieron hasta el día 21 en que continuaron por Posada de Llanes a Rales. El 22, prosiguieron combatiendo en apoyo ahora de la IV Brigada de Navarra al N.O. de Rales, donde la artillería enemiga destruyó el A.A.C. BA.6 y causó dos bajas de tropa: los soldados Antonio Prieto Prados, muerto, y José Rodríguez González, herido. La destrucción del autoametralladora-cañón constituyó una seria contrariedad, pues había demostrado la conveniencia de contar con algún blindado armado con cañón, de una movilidad incomparablemente mayor que la de las piezas antitanques de apoyo, por lo que la Compañía hizo todo lo posible para que le fuera asignado algún otro blindado de este tipo, consiguiendo incorporar antes de finalizar la campaña de Asturias un nuevo BA.6, al menos, procedente con toda probabilidad de los capturados en Santander.

En tanto que la Compañía nacional combatía en la zona del Mazuco, al Norte de la Sierra de Cuera, hacían su aparición al Sur de la misma, en el valle de Cabrales, los carros republicanos, bien que en el exiguo número de dos unidades, en apoyo de un contraataque efectuado por las tropas de la 184 Brigada (Manolín Alvarez) por las estribaciones de Rillares contra las agrupaciones de Capalleja y Montenegro de la V Brigada de Navarra. Según José María Gárate Córdoba[137], que contemplaba el combate desde las alturas de Peñas Blancas, se saldó éste con el incendio de uno de los carros y la retirada del otro; sin embargo, el parte oficial de guerra nacional de ese día 17 precisaba que se había capturado "*un tanque ruso en perfecto estado*". En cualquier caso, las citadas agrupaciones de la V Brigada entraban en Arenas de Cabrales antes de finalizar la jornada.

La 3.ª Compañía pasó el 24 a dar apoyo a la 2.ª Agrupación de la I Brigada de Navarra, con la que rompió la línea fortificada entre Llano de Hontoria y Los Carriles; concretamente, en el punto conocido como El Molino. El 25, progresaba hasta 500 metros de Belmonte de Pría y el 27 entraba en solitario en Ribadesella, aunque tuvo que abandonar a poco la población a causa del intenso fuego enemigo, retirándose 2 kilómetros al Este en espera de las vanguardias de la I Brigada a las que se había adelantado, entando con ellas de nuevo en Ribadesella al día siguiente.

Por su parte, los carros republicanos –cuatro; con cañón– contribuían a detener el ataque lanzado por la V de Navarra sobre Onís el día 25 y en la madrugada del 1 de octubre efectuaban un ataque contra Cerro Iguedo, ocupado por la 1.ª Bandera F.E.T. de Palencia la tarde anterior .

136 El soldado José Capella Carreras y el falangista Rafael Ruiz Vázquez.

137 «**Mil días de fuego**», pág. 339.

El 1 de octubre el Batallón de Carros de Combate nacional se reorganizaba, de acuerdo con las instrucciones emanadas del Cuartel General del Generalísimo, en dos Grupos, cada uno de ellos con dos Compañías *Panzer I* y una de carros T.26 ex republicanos. Constituirían el 1.º Grupo (capitán Gonzalo Díaz de la Lastra) las Compañías 1.ª y 2.ª de *negrillos* y la 3.ª de carros soviéticos y el 2.º Grupo (comandante Modesto Sáez de Cabezón) las Compañías 4.ª y 5.ª de *Panzer I* y la 6.ª con carros Renault, de momento, hasta que pudieran ser reemplazados por T.26. Conservaba el Batallón las Compañías de Antitanques, Talleres y Transportes. A fin de que su denominación no diera lugar a confusión con los Batallones de Carros (de fusileros, sin medios blindados) que había ido organizando el Regimiento de Carros n.º 2, de Zaragoza, la unidad pasó a denominarse Primer Batallón de Carros de Combate, continuando a las órdenes de su anterior jefe, el ahora teniente coronel don José Pujales Carrasco. Como quiera que la compañía de carros T.26 pasó a ser la 3.ª Compañía del Batallón, la que con este número estaba combatiendo en Asturias fue designada 4.ª. La 5.ª de *negrillos* era de nueva organización, creada a base de 16 carros *Panzer I* procedentes de una partida de treinta que el Ejército nacional había recibido a finales de agosto.

Estos cambios no afectaron a la Compañía –ahora 4.ª– presente en Asturias salvo en el cambio de numeración y en la marcha de su jefe –destinado al mando del 1.er Grupo–, que sería sustituido por el teniente Gonzaléz Peralta. El 4 de octubre se trasladaba a Onís para ponerse a las órdenes de la V Brigada de Navarra, con la que combatió los días 5 y 6 en los alrededores de Corao y con la que entraba el 10 en Cangas de Onís a tiempo de evitar la voladura del puente sobre el Sella, sufriendo dos heridos. Al día siguiente, la V Brigada desplazaba hacia la izquierda de la carretera general la unidad de reserva de la Agrupación Suárez con la misión de ocupar Bada y San Martín de Bada, siendo obstaculizada la entrada en el segundo de dichos pueblos por el fuego de cañón de los carros republicanos, que causaría heridas al capitán Elío de la 1.ª Bandera F.E.T. de Navarra[138].

El 12, la 4.ª Compañía de Carros efectuaba un reconocimiento por la carretera de Arriondas, durante el cual fue alcanzado por un disparo, a la altura de San Pedro de Villanueva, uno de los componentes del *Panzer Gruppe Drohne* que la acompañaba, el *Unteroffizier* Georg Scheuern, que fallecería en Burgos el 3 de noviembre a resultas de la herida recibida. El 13, la Compañía entraba con la V de Navarra en Arriondas. El parte oficial de guerra nacional del día 14 aseguraba que se había capturado "*un tanque ruso con cañón*", lo cual, de ser exacto, desmentiría la afirmación del coronel Prada, sobre la inexistencia de autoametralladoras-cañón en Asturias.

A partir de esta última localidad, la Compañía se dividió en dos secciones. La I, a las órdenes del teniente González Peralta, fue afectada a la 1.ª Brigada de Navarra, con la que habría de alcanzar la carretera de la costa. La 2.ª, al

10 de octubre de 1937. El carro F de la ahora designada 4ª Compañía del Primer Batallón de Carros –un *Panzer I Ausf B*– cruza Cangas de Onís en dirección al puente sobre el Sella cuya voladura había frustrado dicha unidad. (Foto Biblioteca Nacional).

Ilustración: Luis Fresno Crespo.





138 Héctor Colmegna. «**Diario de un médico argentino en la guerra de España**», pág. 115.



Estela dedicada al *Unteroffizier* Georg Scheuern, del *Panzer Gruppe Drohne*, tal como se alzaba hace unos años en San Pedro de Villanueva. Desaparecida posteriormente, forma hoy parte, al parecer, de una colección privada.

mando del brigada García Higuero, marcharía por la carretera del interior Santander-Oviedo con la V de Navarra. La 1.ª Sección se dirigió el 16 hacia Colunga por la carretera que desde Arriondas sube al Mirador del Fito, pero quedó detenida en el kilómetro 9 por un corte practicado en dicha carretera de la que no podía salirse por impedirlo las abruptas pendientes de la Sierra del Sueve. Emplearía la jornada del 17 en reparar la voladura pero, apenas había reanudado el avance, al mando ahora del teniente Angel Carazo Calleja, se vio detenida por un nuevo corte de la calzada, tres kilómetros más adelante. Por fin, el 18, conseguía superar las destrucciones y llegar hasta Colunga, en medio de a una dura resistencia enemiga, vencida la cual, entró en la plaza. Prosiguió su avance, relentizado por la destrucción de un puente, que cruzó por un paso improvisado, quedando al final de la jornada a seis kilómetros de Villaviciosa . En la resistencia a la entrada de Colunga habían participado carros republicanos con cañón, según nos confirma Javier Nagore Yárnoz[139], que formaba parte del equipo radio R.13 de la Agrupación Tejero, de la I de Navarra, que fue la unidad que les hizo frente; Nagore enlazó con la emisora R.11 de García Valiño para solicitar el apoyo de antitanques, pero los blindados republicanos se retiraron antes que aquellos llegaran. No parece que los carros nacionales, que confluían sobre Colunga, llegaran a toparse con los republicanos.

Por su parte, la 2.ª Sección había avanzado, como estaba previsto, en dirección a Infiesto, ocupando el día 16 Soto de Dueñas y Villamayor y el propio Infiesto el 20, con avería de un carro. Algunas fuentes[140] recogen la captura de dos tanques republicanos en Infiesto; "*uno francés y otro ruso*"[141], precisaba el "Tebib Arrumi" en el diario «**Región**» del día 21.

La 1.ª Sección, al mando del alférez Luis González Perdigones, entraba en Villaviciosa el mismo día 20, en medio de fuerte resistencia de un enemigo que, pese a encontrarse completamente derrotado, seguía

139 «**En la Primera de Navarra**», pág. 75.

140 J. García Mercadal. «**Aire, Tierra y Mar. II Año Triunfal**», pág. 135.

141 Probablemente, se trataba de un Trubia que, desde su aparición en Vizcaya, venían siendo considerado como rusos por los cronistas nacionales, como hemos visto.



Aunque no se trate propiamente de vehículos blindados, no me resisto a incluir esta espléndida imagen de los *Mittlerer Zugkraftwagen* Sd.Kfz. 7 que remolcaban los antiaéreos de 88 mm. de la Legión Cóndor, tomada en las proximidades del mirador del Fito, en la sierra del Sueve. (Foto Biblioteca Nacional)



La fotografía, tomada en Infiesto el 20 de octubre de 1937, nos muestra, junto a un *Panzer I* de la 4ª Compañía, al BA.6 capturado que esta unidad había incorporado recientemente (obsérvese la cruz de San Andrés pintada en el techo de la torre) para sustituir al A.A.C. del mismo tipo que le habían destruido en Rales el 22 de septiembre. (Foto Biblioteca Nacional)

Ilustración (página siguiente): Luis Fresno Crespo

combatiendo con obstinación, viéndose además obligada a superar los numerosos obstáculos que presentaba la carretera destrozada. Al día siguiente, 21, entraba en Gijón, en vanguardia de la IV Brigada de Navarra, prosiguiendo por la "Carretera Carbonera" hasta Noreña, para desde allí regresar a Gijón donde se reuniría la Compañía tras incorporarse la 2.ª Sección.

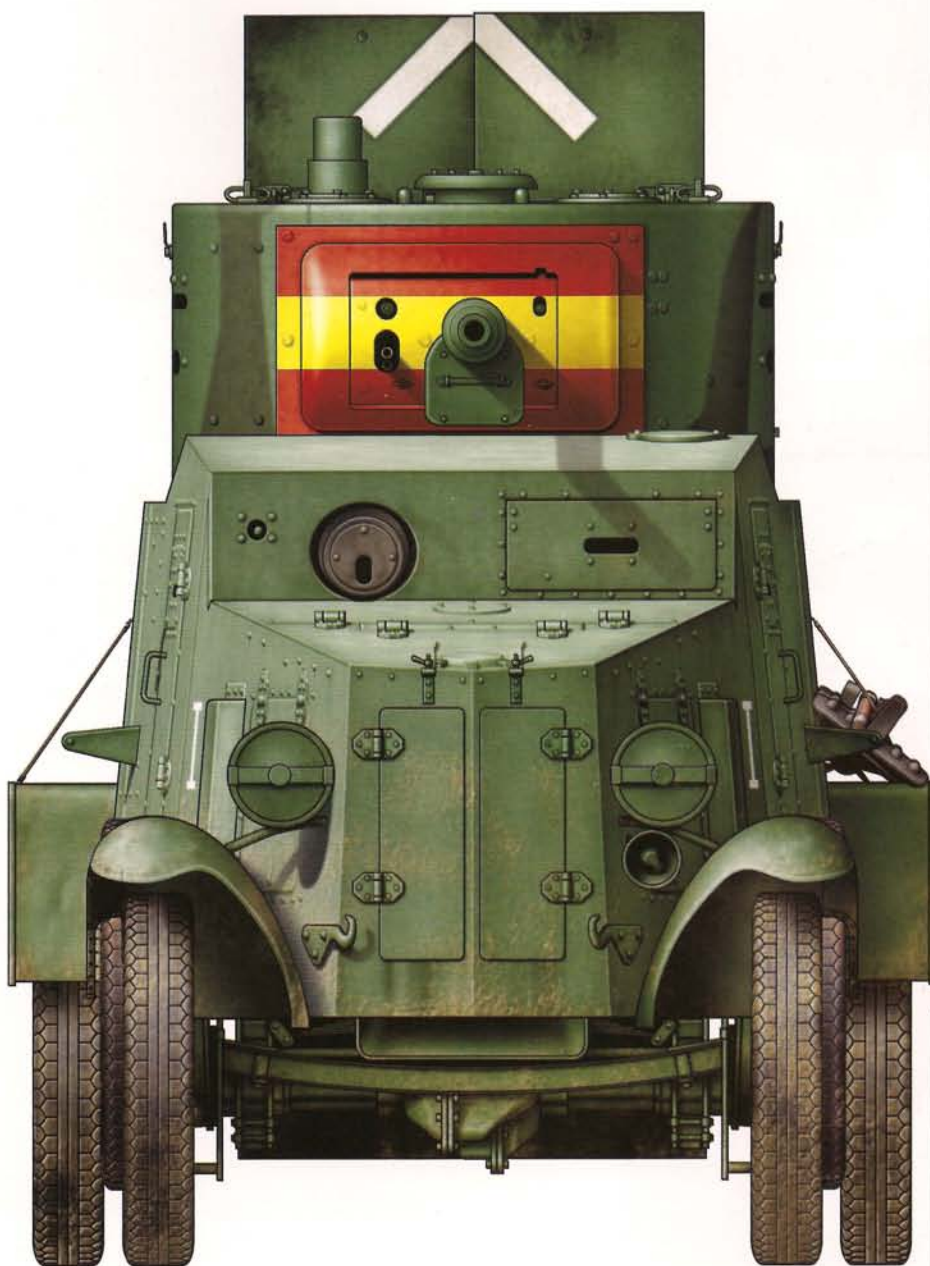
Los carros nacionales no habían tenido en la campaña de Asturias un peso decisivo en la victoria, sin que por ello dejara de tener importancia su actuación. No podía ser de otro modo dado su escaso número y lo poco adecuado del abrupto terreno para el empleo de medios blindados. A cambio, sus bajas no fueron excesivamente pesadas; reducidas a dos muertos y a la destrucción del BA.6 soviético que llevaban agregado. Las misma penalización imponía el terreno a los carros republicanos, lo que tal vez explique su parca actuación, esporádica y nunca en unidades completas, sino en escuadras o, cuando más, en secciones, como apoyo directo de la infantería. Bien es verdad que, si como se ha dicho, habían perdido en Santander los mejores blindados de que disponían –los soviéticos–, el resto era de una calidad bastante mediocre. En todo caso, los tropas nacionales que se les enfrentaron se quejaban siempre del efecto de sus cañones –en referencia, sin lugar a dudas, a los Renault que disponía de tales armas– lo que les hace aparecer como capaces de haberles creado mayores dificultades si se hubiera hecho un empleo más persistente de ellos.



El BA.6 de la imagen anterior (compruébese el esquema de camuflage) fotografiado en los últimos momentos de la campaña de Asturias en el mismo tramo de carretera que el *Panzer I* cuya foto ilustra la página 135. (Vía Francisco Marín)



Dos de los carros republicanos –un Trubia/Naval y el Renault nº 27– capturados por los nacionales en Asturias. Seguramente se trata de los dos carros –"*uno francés y otro ruso*"– que, según la prensa nacional, fueron apresados en Infiesto el 20 de octubre de 1937.



No se han dado cantidades globales de los carros capturados en Asturias. García Mercadal[142] cifra en treinta y uno los recuperados sólo durante las primeras 48 horas tras la caída de Gijón. En la Fábrica de Trubia se encontraron una serie de materiales destinados a la construcción de carros de combate que un informe posterior relacionaba así:

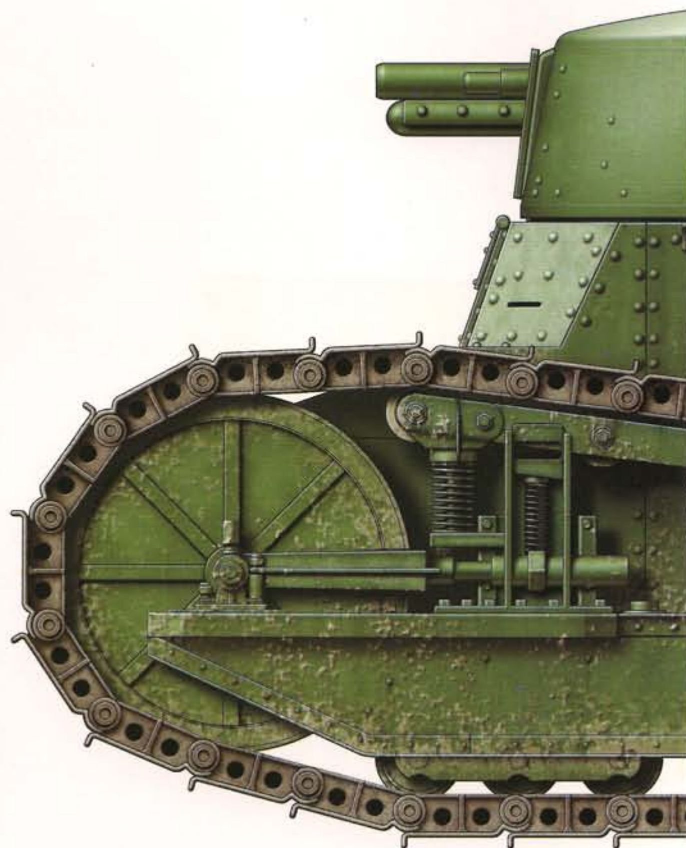
- 1 chasis para Carro de Asalto de Artillería (¿?) (Tal vez uno de los dos grandes chasis adquiridos por el capitán Ruiz de Toledo en Alemania con la idea de construir tractores porta-carros)
- 2 motores Mercedes de 180 H.P.
- 4 motores Mercedes de 80 H.P.
- 2 motores Mercedes de 80 H.P. incompletos
- 2 motores M.A.N. de 80 H.P. de aceite pesado incompletos
- 1 motor M.A.N. de 60 H.P. de aceite pesado desmontado
- 2 motores S.E.F.A. de gasolina incompletos.
- 8 cajas de velocidades.
- 12 cadenas
- 13 dinamos de 24 V. para carros
- 13 resistencias para carros
- 8 motores de 24 V. para carros
- 4 motores de arranque de 12 V. para carros
- 29 rodamientos axiales de torre de carro.

Los operarios del establecimiento relacionados con dicha construcción fueron dedicados a la recuperación de los carros de combate republicanos abandonados, relatándome uno de ellos –el maestro de Fábrica Constantino Alzueta, al que ya se ha hecho referencia– como al retirar dos Renault de los terrenos en los que hoy se levanta la Universidad Laboral de Gijón estuvieron a punto de tener un accidente fatal al dispararse el cañón de 37 mm. de uno de ellos que, por lo visto, estaba cargado.

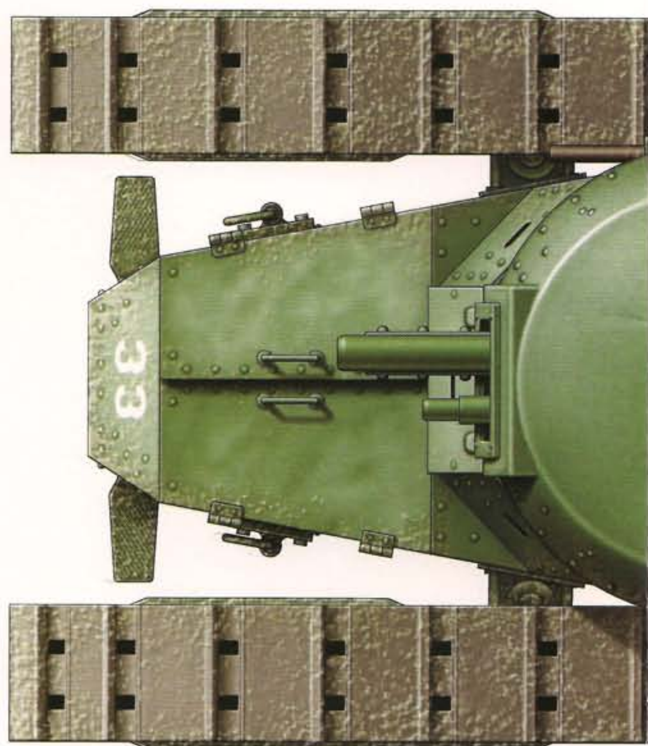
En cuanto al Oviedo asediado, al derrumbarse la resistencia republicana en Asturias, aún quedaba en servicio, al menos, uno de los Trubia Serie A que fue filmado por un equipo cinematográfico de la Legión Cón-

142 Ob. cit. , pág. 140.


33






33





Miembros de la Legión Cóndor examinan muy interesados dos de los numerosos carros Renault abandonados en las carreteras asturianas.

dor en la zona del Campo de los Patos. Tal vez fuera éste el carro *Trubia* enviado en 1937 a la Fábrica de Artillería de Sevilla para su reparación y puesta a punto. A lo que parece, sobreviviría a la guerra, pues destaca su presencia en una fotografía tomada a una formación de carros *Panzer I* acantonados en Madrid a la espera de participar en el Desfile de la Victoria, en mayo de 1939.

El Teatro de Operaciones del Norte había desaparecido; el bando nacional disponía ahora de una poderosa base industrial, de la que hasta entonces había carecido, así como de una considerable cantera humana. Además, quedaban libres, para utilizarlas allí donde conviniera, las unidades que habían ganado Vizcaya, Santander y Asturias para su causa, unidades con una moral y un experiencia bélica incomparables.

Una imagen muy ilustrativa de la derrota republicana en el Norte la compone este muestrario de medios blindados capturados por los nacionales en Santander –un autoametralladora-cañón BA.6, dos Trubia/Naval y el Reanult nº 33- embarcados en sendas bateas ferroviarias para su envío a las industrias donde se procedería a su recuperación. (Vía José Mª Mata)

